VAN HEZIK
PARTNERS BV
BURO VOOR
STEDEBOUW EN
ARCHITEKTUUR
ROTTERDAM

struktuurstudie zandvoort mei 1980

Struktuurstudie Zandvoort

In de struktuurstudie Zandvoort wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort. Het voorliggende rapport behandelt met name de ruimtelijke aspekten, die tot de struktuurstudie behoren.
Het rapport 'Struktuurstudie Zandvoort, Verkeer en Geluid' d.d. mei 1980 opgesteld door het Buro Goudappel en Coffeng is een geïntegreerd deel van deze struktuurstudie en hierin komen de verkeerskundige aspekten van Zandvoort en de mogelijke geluidshinder van nader te onderzoeken nieuwe woningbouwlokaties aan de orde.

De intentie van deze struktuurstudie is om door middel van modellen in te gaan op de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort opdat na diskussie met gemeenteraad en bevolking over deze studie, de gemeenteraad zich kan uitspreken over de meest gewenste ontwikkeling.

Inhoud | Pag.

1.3 Struktuurschets

Indien uit de diskussie, welke door de voorgestane brede informatie zal ontstaan, een duidelijke voorkeur voor een struktuurmodel wordt uitgesproken zijn de samenstellers van deze struktuurstudie voorstander om deze vast te leggen in een struktuurschets van de gehele gemeente en niet in een struktuurplan.

In de Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt het begrip struktuurschets niet genoemd, wel het begrip struktuurplan, alsmede het ontwerp daarvoor.

De Wet op de Ruimtelijke Ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid een struktuurplan vast te stellen, waarin de toekomstige ontwikkeling van de gemeente wordt aangegeven.

Het struktuurplan is een programma van eisen en wensen voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente en de 'ruimtelijke vertaling' daarvan. Aan dit plan zijn géén bindende voorschriften verbonden en het legt geen bestemmingen van gronden vast.

Ten behoeve van hen die niet dagelijks met bovengenoemde materie omgaan worden hierbij enkele bepalingen uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening genoemd, welke voor een goed begrip van belang zijn.

Artkel 7 Wet op de Ruimtelijke Ordening

1. *De gemeenteraad kan voor het grondgebied van de gemeente een struktuurplan vaststellen, waarin de toekomstige ontwikkeling van de gemeente wordt aangegeven.*
2. *De gemeenteraad kan in samenwerking met de raden van aangrenzende gemeenten voor het gebied van de betrokken gemeenten een struktuurplan vaststellen, waarin de toekomstige ontwikkeling van die gemeenten wordt aangegeven.*

Artikel 7 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

1. *Burgemeester en Wethouders stellen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening in het gebied der gemeente een onderzoek in naar de bestaande toestand en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van de gemeente.*

Artikel 9 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

1. *Een struktuurplan alsmede een ontwerp daarvoor worden vervat in:*
   a. *een beschrijving der voor de gemeente, in onderlinge samenhang van haar delen, meest gewenste ontwikkeling op langere termijn en, voorzover nodig, van de fasen, waarin die ontwikkeling zich zou moeten of kunnen voltrekken;*
   b. *een of meer kaarten met bijbehorende verklaring, waarin deze ontwikkeling voorzover mogelijk in beeld is gebracht.*
2. *Een struktuurplan alsmede een ontwerp daarvoor gaan vergezeld van een toelichting waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van het in artikel 7 bedoelde onderzoek en van het in artikel 8 bedoelde overleg zijn neergelegd.*
3. *Het bepaalde in artikel 6 is van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat de schaal tenminste 1 op 25.000 bedraagt.*

De wettelijke basis van een struktuurplan is buitengewoon degelijk, maar het bestuurlijk inspelen op veranderingen in een dynamische tijd krijgt daardoor minder kans.
Een diligente bestuurlijke bijsturing is bij een struktuurplan bijna onmogelijk. Vandaar de hier uitgesproken voorkeur voor een struktuurschets.

1.4 Werkwijze

In hoofdstuk 2 en 3 wordt ingegaan op nota's van andere overheden en de gemeentelijke beleidspunten en doelstellingen.

In hoofdstuk 4 wordt per deelaspekt de bestaande toestand en de mogelijk toekomstige ruimtelijke ontwikkeling beschreven. Na een beschrijving van de meest gebruikelijke aspekten (4.1 tot en met 4.6) wordt het aspekt badplaats afzonderlijk belicht in 4.7.

Omdat in de toekomst ruimte voor verschillende doeleinden gevonden moet worden, met name voor woningbouw, zijn alle bestaande open plekken geïnventariseerd op bouwmogelijkheden. (4.8).

1. Inleiding

1.1 Doel struktuurstudie

Met de struktuurstudie wordt beoogd een overzicht te geven van de huidige ruimtelijke-planologische situatie van de gemeente, alsmede het op basis daarvan aangeven van verdere ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

Hiervoor is een analyse noodzakelijk van de problemen en de knelpunten, zowel ten aanzien van de huidige situatie als van de in de toekomst te verwachten ontwikkelingen.
Tevens dienen doelstellingen te worden geformuleerd waaraan eventuele toekomstige ontwikkelingen en strukturen moeten worden getoetst.

Dit overeenkomstig de opdracht die op een tijdstip voor het inmiddels genomen raadsbesluit ten aanzien van het circuit, verleend is.

Omdat één van de belangrijke ruimtelijke vraagstukken is waar woningen voor Zandvoortse woningzoekenden vooral in de gesubsidieerde sektor gebouwd kunnen worden, is voorlopig het kwantitatieve - woningbehoefteonderzoek - vooruitlopend op nader gedetailleerde onderzoekgegevens - als uitgangspunt gehanteerd. Recente gedetailleerde sociaal/geografische en ekonomische onderzoekgegevens ontbreken, eveneens zullen een aantal verkeerskundige gegevens en meer gedetailleerde geluidmetingsgegevens pas na de voorliggende struktuurstudie beschikbaar komen.

De struktuurstudie zal zich richten op verschillende, onderling nauw met elkaar verband houdende aspekten, zoals:

- het wonen, zowel wat betreft de bestaande woningvoorraad als de theoretische lokatiemogelijkheden voor nieuw te bouwen woningen, in het licht van de te verwachten bevolkingsontwikkeling en in samenhang met o.a. verkeer en milieu;
- het funktioneren van Zandvoort als woonplaats, in evenwicht met het funktioneren van Zandvoort als badplaats;
- het zo mogelijk uitdiepen en versterken van de bijzonder karakteristieke situatie van Zandvoort: de direkte relatie tussen de dorpskom en het strand, waarbij ook de ontwikkeling van de diversiteit van het aanbod van akkommodatie (mooi weer; slecht weer; verstrooiing; kultuur;) moet worden betrokken.
- het zo mogelijk versterken van de karakteristieke samenhang landschap en duindorpbebouwing.

De samenstellers hebben in deze struktuurstudie een zodanige werkwijze gevolgd, dat voor anderen inzichtelijk is hoe verschillende keuzemogelijkheden in samenspel met verschillende uitgangspunten leiden tot bepaalde modellen. Door de gevolgde werkwijze is het voor anderen mogelijk om, na invoering van andere doelstellingen - andere interpretatie of weging, tot andere modellen te komen.

Aldus wil de struktuurstudie een basis zijn voor zowel verdere gedachtenvorming en onderzoek, als gerichte uitwerking tot een voorkeursstruktuurmodel.

Dit voorkeursstruktuurmodel zal de basis, uitgangspunten en randvoorwaarden bevatten voor daarna op te stellen bestemmingsplannen van deelgebieden van de gemeente.
Een dergelijk voorkeursmodel kan nader verfijnd en vastgelegd worden in een struktuurschets.

1.2 Werkgroep

De onderhavige struktuurstudie van de gemeente Zandvoort is een co-produktie van de volgende werkeenheden:

Dienst Publieke Werken Zandvoort	Technische infrastruktuur inventarisaties, toetsingen
Gemeente sekretarie Zandvoort	Basisgegevens, toetsingen
Buro Goudappel & Coffeng te Deventer	Verkeer
Buro Van Hezik Partners te Rotterdam	Ruimtelijke Ordening

Naast vele bronnen is gebruik gemaakt van de voor dit doel in opdracht van het gemeentebestuur samengestelde nota 'Prognose van de kwantitatieve woningbehoefte 1978-1993' van het Sociografisch bureau De Meerlanden (juli 1979).
Inbreng ten aanzien van de landschappelijke aspekten is in opdracht van Van Hezik Partners geleverd door Ir Hubert de Boer, Amsterdam.
Het rapport Struktuurstudie Zandvoort: Verkeer en Geluid, d.d. mei 1980 van het Buro Goudappel en Coffeng dient als een geïntegreerd onderdeel van de struktuurstudie Zandvoort te worden gezien. In het voorliggende deel van de struktuurstudie zijn daaraan een aantal verkeerskundige elementen en gegevens ten aanzien van het circuitgeluid ontleend.



aanwijzing GS

figuur 2.2-a

0 200 400m

Om vanuit deze inventarisatie per aspekt te kunnen komen tot het aangeven van modellen is in een afzonderlijk hoofdstuk 5 ingegaan op die faktoren die de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort in sterke mate beïnvloeden en die dan ook de belangrijkste uitgangspunten opleveren voor de verschillende mogelijke ontwikkelingen.
In dat hoofdstuk wordt ingegaan op de stedebouwkundige ruimtelijke struktuur (5.2) geluidbelasting circuit (5.3) en het verkeer (5.4).

Hierna gaat de struktuurstudie twee kanten op. Enerzijds wordt in hoofdstuk 6 nader ingegaan op mogelijkheden ter verbetering van het ruimtelijk milieu rond het centrum.

Anderzijds komen in hoofdstuk 7 de modellen aan de orde op basis van uitgangspunten die voortkomen uit hoofdstuk 5.

De geluidsbelasting van het circuit (5.3) is zodanig dat twee benaderingen gekozen worden:

model 1: uitgangspunt: circuit blijft
model 2: uitgangspunt; circuit gaat weg

In hoofdstuk 8 worden, door de problematiek kort te belichten, de modellen onderling vergeleken en getoetst aan het tot heden gevoerde ruimtelijke beleid en de doelstellingen (hoofdstuk 2 en 3).

Er wordt in deze struktuurstudie geen indikatie gegeven van een eventueel voorkeursmodel.
Zoals hiervoor is genoemd zal er eerst overeenstemming over de doelstellingen moeten zijn.
Deze struktuurstudie vormt het basismateriaal voor de diskussie met gemeenteraad en bevolking ten aanzien van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort.
Na deze diskussie spreekt de gemeenteraad zich uit over een meest gewenste ontwikkeling; een voorkeursmodel.
Een dergelijk voorkeursmodel behoeft niet exakt overeen te komen met een van de in hoofdstuk 7 aangegeven modellen. Zij kan daaruit delen bevatten of een andere fasering kennen.
Een voorkeursmodel kan nader verfijnd en vastgelegd worden in een struktuurschets.

Schema bij 1.4

Hoofdstuk 4

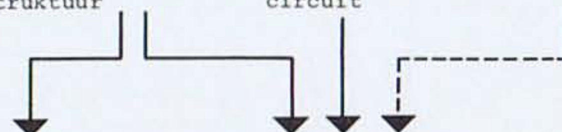
Inventarisatie en toekomstige ontwikkeling per aspekt



Hoofdstuk 5

Belangrijkste faktoren die de ruimtelijke ontwikkeling bepalen

5.1 Stedebouwkundige struktuur 5.2 Geluidbelasting circuit 5.3 Verkeer



Hoofdstuk 6

Verbetering ruimtelijk milieu rond centrum en station

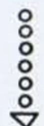
Hoofdstuk 7

Model 1 circuit blijft
Model 2 circuit gaat weg



Hoofdstuk 8

Vergelijking en globale toetsing modellen



Hierna discussie en uitspraak over het voorkeursmodel t.b.v. de struktuurschets

3. Gemeentelijke beleidspunten en doelstellingen

3.1 Samenvatting gemeentelijke beleidsuitgangspunten

3.1.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de voor deze struktuurstudie relevante uitspraken uit de nota van aanbieding bij de gemeentebegroting 1979 letterlijk geciteerd. In de inleiding van de nota van aanbieding wordt het uitgangspunt voor het gehele gemeentelijke beleid genoemd en wel:

Het welzijn van de Zandvoortse gemeenschap in al zijn schakeringen.

3.1.2 Ruimtelijke Ordening

Uitgaande van de opvatting dat ruimtelijke ordening een instrument is tot vergroting van het welzijn in onze samenleving, zal bestuurlijk gewaakt moeten worden voor een ad hoc besluitvorming, die toekomstige samenhangende planontwikkelingen kunnen blokkeren, hoe groot de druk van enkelingen of groepen ook mogen zijn. (n.v.a. 1979);

Uitgangspunt is de integratie van wonen, werken en rekreëren (Kollege-programma 1978-1982);

Renovatie en rehabilitatie dient te worden gestimuleerd en gesteund (Kollege-programma 1978-1982);

De woningnood dreigt bebouwing van elke lege plek in de gemeente uit te lokken. Woningbouw is uiterst belangrijk, maar andere ruimtelijke behoeften mogen niet uit 't oog worden verloren (n.v.a. 1979);

In een tijd waarin de samenleving zich richt op behoud van het status quo, kan er door deze groei van de woningbehoefte een spanningsveld ontstaan. Wij wijzen in dit verband op het grote gevaar dat voor de woningbouw elke lege plek wordt opgeëist, waardoor het woon- en leefklimaat in gevaar komt.
Wooneenheden zijn belangrijk, maar andere ruimtelijke behoeften zoals groenvoorzieningen en speel en sportmogelijkheden mogen niet uit 't oog worden verloren.
Ruimte buiten de woning is evenzeer essentieel voor de mens als het dak boven zijn hoofd.
Verdichting van de bebouwing ligt voor de hand, maar gezien het vorenstaande zal deze kritisch gevolgd moeten worden. (n.v.a. 1979).

3.1.3 Milieu

Er dient een samenhangend milieubeleid gevoerd te worden (wellicht regionaal geïntegreerd), waarbij behoud van onvervangbare duingebieden en stranden voorop staat. (Kollege-programma 1978-1982);

In relatie tot het te voeren stedebouwkundig beleid zal de gemeente door een aktief grondaankoop beleid inhoud kunnen geven aan het sturen van ruimtelijke ontwikkelingen en de totstandkoming van gewenste projekten kunnen bevorderen (n.v.a. 1979).

3.1.4 Volkshuisvesting (n.v.a. 1979)

Achteruitgang van het bevolkingsaantal brengt een gemeenschap gemakkelijk in een neerwaartse spiraal wat zijn sociale en ekonomische ontwikkeling betreft, terwijl vele onvervulde wensen niet gehonoreerd zullen kunnen worden.
Zonder groei zal het beleid moeilijk op iets anders gericht kunnen zijn dan op het behoud van de status quo. Al zal de bevolking niet groeien, de woningbehoefte stijgt echter wel.
Ook bij een stilstandssituatie zullen er veel nieuwe woningen nodig zijn voor het toenemend aantal zelfstandig wonende jongeren, oudere alleenstaanden, onvolledige gezinnen en tweepersoonhuishoudens. (e.o. ook zelfstandige wooneenheden voor ouderen);

Afgezien van de differentiatie naar type en financiering zal voor de gemeente en de goedkeurende instanties essentieel zijn in hoeverre de nieuwbouw afgestemd is op de 'eigen' woningbehoefte van de gemeente. M.a.w. geen ongeremde bouwproduktie maar een op deze behoefte afgestemde bouw;

Bij alle te stellen eisen t.a.v. de kwaliteit en het woonkomfort mag de huur die uit de stichtingskosten voortvloeit, niet uit 't oog worden verloren. De huur moet betaalbaar blijven voor de bevolkingsgroepen voor wie de sociale woningbouw bestemd is;

Uitgangspunt zal echter dienen te zijn het door de gemeente vast te stellen bouwbeleid naar financieringwijzen, grootte van de woningen en de gewenste huur- en verkoopprijzen;

Door het toenemen van het aantal gezinnen, dat een aangepaste woning behoeft , zal getracht worden in elk nieuwbouwplan een of meer aangepaste woningen op te nemen;

Ten aanzien van de bejaardenhuisvesting zal een huisvesting, die gebaseerd is op een zo lang mogelijk zelfstandig wonen en huishouden doen, uitgangspunt dienen te zijn.

2. Nota's andere overheden

2.1 Derde nota over de Ruimtelijke Ordening

Blijkens kaart 'struktuurschets voor de landelijke gebieden', behorende bij de derde nota R.O., deel 3: nota landelijke gebieden, ligt het Zandvoortse grondgebied in de zone waarin "Gebieden met als hoofdfunktie natuur" alsmede "Gebieden binnen de stedelijke invloedssfeer" elkaar overlappen.

In de paragrafen 6.2.4 en 6.2.5 van deel 3a van de derde nota R.O. wordt gesteld dat:

'Het ruimtelijk beleid in gebieden met als hoofdfunktie natuur is gericht op:
- *het op de best mogelijke wijze in stand houden en ontwikkelen van de natuur;*
- *scheiding van natuur van andere funkties, die in in deze gebieden aanwezig zijn of noodzakelijk ontwikkeld moeten worden;*
- *handhaving van de zeewerende funktie van de Zeereep;*
- *het weren van stedelijke aktiviteiten en het beperken van de groei van de intensieve en verblijfsrekreatie'.*

en dat:

'Het ruimtelijk beleid in de gebieden binnen de stedelijke invloedsfeer is gericht op:
- *het door verweving van funkties ontwikkelen van een veelzijdige struktuur;*
- *het vrijwaren van de uit een oogpunt van natuur en landschap waardevolle gebieden en de agrarische produktiegebieden van stedelijke druk;*
- *het vergoten van de mogelijkheden voor de openluchtrekreatie met name voor die bevolkingsgroepen die over onvoldoende kansen tot deelname daaraan beschikken;*
- *begrenzing van deze gebieden;*
- *het tot stand brengen van een randstedelijke groenstruktuur;*
- *het beperken van de groei van de mobiliteit, in het bijzonder van de auto's.*

In paragraaf 6.9 wordt het beleid inzake natuur en landschap samengevat als

het ruimtelijk beleid dat in algemene lijnen is gericht op:

- *veiligstelling en ontwikkeling van uit een oogpunt van natuurbehoud, kultuurhistorie of beleving belangrijke gebieden of situaties (o.a. door bescherming van beeld en struktuur van voor ons land karakteristieke landschappen);*
- *handhaven en verbetering van de kwaliteit van de natuur, van het landschap en van de verscheidenheid aan milieu- en landschapstypen (o.a. door bescherming van beeld en struktuur van voor ons land karakteristieke landschappen).*

2.2 Aanwijzing minister Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Op 4 april 1975 geeft de minister van VRO de aanwijzing aan het provinciaal bestuur van Noord-Holland:

.... *om op zo kort mogelijke termijn, doch uiterlijk binnen twee jaar na dagtekening van dit besluit het streekplan Zuid-Kennemerland te herzien, in dier voege dat*

a. de weg benoorden Aerdenhout van het streekplan wordt afgevoerd,
b. de weg bezuiden Heemstede van het streekplan wordt afgevoerd,
c. in de gemeente Zandvoort de omvang van het gebied, dat op de kaart behorend bij het streekplan is aangeduid als 'woongebied met stedelijke bebouwing' en 'woongebied met met voorstedelijke bebouwing', wordt beperkt tot de huidige begrenzing van de thans aanwezige bebouwing.

Ten aanzien van het aspekt woningbouw komt in de ministeriële aanwijzing nog de volgende tekst voor:

.... *dat, gezien het bovenstaande, in de gemeente Zandvoort geen woningbouw meer dient plaats te vinden buiten de huidige begrenzing van de aanwezige bebouwing, en dat - voor zover woonbebouwing daarbinnen nog mogelijk is - dit niet zou mogen strekken tot vergroting van het bevolkingstotaal tot méér dan 18.000 inwoners.*

Op aanwijzing van de minister van V.R.O. hebben Gedeputeerde Staten van Noord Holland het streekplan herzien en de grens van het woongebied aangegeven (zie figuur 2.2.a). De gemeente Zandvoort heeft bij raadsbesluit d.d. 18 april 1977 beroep ingesteld tegen de aanwijzing van G.S. om het bestemmingsplan (Uitbreidingsplan in Hoofdzaak) met betrekking tot het caravanterrein 'De Zeereep' aan de Van Lennepweg te wijzigen. Met deze aanwijzing zou een bestaande woonbestemming komen te vervallen.

3.2 Doelstellingen

3.2.1 Algemeen

Planologische aktiviteiten dienen gericht te zijn op het scheppen van ruimtelijk-fysieke en ruimtelijk-sociale kaders waarin de mens, als individu en als deelnemer aan verschillende maatschappelijke processen, zich in relatie met zijn omgeving kan ontplooien.

Het maken van doordachte plannen (planning) is een proces dat is gericht op het kiezen van akties om tevoren geformuleerde doelstellingen te verwezenlijken. De doelstellingen dienen dus te worden geformuleerd voordat er beslissingen worden genomen.

Naarmate doelstellingen meer worden toegespitst op konkrete onderwerpen krijgen zij steeds meer het karakter van al of niet te treffen maatregelen. Doelstellingen kunnen ook worden gebruikt om bepaalde alternatieven te toetsen.

3.2.2 Doelstellingen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort

De ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort zal het welzijn van de Zandvoortse gemeenschap in al zijn schakeringen dienen te bevorderen.

Zandvoort heeft een grote aantrekkingskracht als woonplaats en als badplaats; bij verdere ruimtelijke ontwikkelingen dienen de verschillende hierbij behorende belangen te worden gewogen. Bij deze afweging van Zandvoort als badplaats of als woonplaats zal het belang van het wonen primair worden gesteld.

Zandvoort dient zijn karakter van dorp aan zee en in de duinen te behouden en zo mogelijk te versterken.

Bestaande waardevolle ruimtelijke elementen dienen te worden gerespekteerd en zo mogelijk te worden versterkt.

Stedebouwkundige ontwikkelingen zullen de samenhang en relaties tussen de verschillende ruimtelijke funkties dienen te bevorderen.

De ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort zal zijn gericht op het vergroten van de ruimtelijke samenhang van de huidige woongebieden en een versterking van de relatie tussen de toeristische voorzieningen op het strand en die in het centrum van het dorp.

De omvang en struktuur van plannen voor nieuwe funkties (m.n. woongebieden) dient zodanig te zijn dat voortijdig c.q. tijdelijke afronding mogelijk is bij stagnatie van de groei.

Om op veranderende gebruikswensen te kunnen inspelen dient te worden gestreefd naar een flexibiliteit van woning, woonomgeving en openbare ruimte.

3.2.3 Doelstellingen betreffende het landschap

Het instandhouden van het duinlandschap rondom de kern van Zandvoort.

Met het oog op het procesmatige karakter van het landschap en met name van het duinlandschap, betekent instandhouding veel meer dan de bevriezing van een bestaande situatie.
Het impliceert dat het areaal van de gemeente als samenhangend onderdeel van het duinlandschap als geheel dient te worden gerespekteerd en beheerd. Dit houdt in dat bepaalde gebruiksvormen dienen te worden beperkt, geweerd of expliciet geweigerd en gericht herstel van het duinlandschap dient te worden bevorderd.

Het duinlandschap dient te worden gevrijwaard van de invloeden van bewoning en rekreatie.

a. Een duidelijk en beperkt ontsluitingssysteem dient te worden ontworpen, ten behoeve van wandelaars en fietsers;
b. De bevolking te betrekken bij het beleid en beheer van het landschap, onder deskundige gemeentelijke (edukatieve) leiding.

3.2.4 Doelstellingen betreffende het wonen

Zandvoort dient zich te richten op behoud en versterking van de woonfunktie.

Daarbij moet een diversiteit in woongebieden en soorten woongebieden worden behouden.

Voor nieuwe en bestaande gebieden dient een goed woonklimaat aanwezig te zijn.

Tussen woongebieden (nieuwe en/of bestaande) dienen goede relaties te worden bevorderd.

Tussen de woningen en de diverse voorzieningen dient een goede ruimtelijke relatie en een goede bereikbaarheid te zijn.

Dagelijkse voorzieningen dienen zodanig te worden gesitueerd dat zij een gunstige invloed hebben op de woonkwaliteit.

Bij de huidige woningbehoefte dient de woningvoorraad goed te worden benut; leegstand dient te worden tegengegaan.

De toekomstige bouwmogelijkheden in de Haarlemmermeer (NORON-lokatie) acht het Kollege een irreële oplossing in relatie tot de huidige woningnood;

Het beleid zal er op gericht zijn om minimaal 350 wooneenheden in de komende 10 jaar te produceren, zo mogelijk meer om het tempo van de teruggang in inwonertal af te remmen. *
Niet om de vreugde van het zielental maar wel om te trachten de voorzieningen zo lang mogelijk in stand te houden en om zo antwoord te geven op de urgente woonbehoefte.
Hierbij zal vooral grote aandacht worden geschonken aan de totstandkoming van wooneenheden t.b.v. alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens.

* *Inmiddels heeft onderzoek aangetoond dat de woningbehoefte tot 1993 groter is en op 1000 woningen geraamd moet worden.*

3.1.5 Verkeer (n.v.a. 1979)

Uitgangspunt bij het verkeersbeleid zal moeten zijn grote terughoudendheid t.a.v. de aanleg van nieuwe wegen.
Eerst zal steeds moeten worden geprobeerd via het bestaande wegennet het verkeer in al zijn vormen te geleiden, eventueel met technische hulpmiddelen, waarbij piekbelasting niet de basis kan zijn;

Zoals het onverantwoord is om het wegenstelsel aan te passen aan een piekbelasting, kan het parkeerbeleid onmogelijk gebaseerd worden op een uitzonderlijke parkeervraag;

Strukturele verkeersvoorzieningen zullen bij voorkeur in samenhang met het ruimtelijke ordeningsbeleid, als facet daarvan, moeten worden ontwikkeld. In 't bijzonder geldt dit ook voor het beleid t.a.v. de zogenaamde stadsvernieuwing van oude woonwijken c.q. buurten;

Een integrale aanpak mag echter niet verhinderen om verkeersvoorzieningen, die een betere veiligheid voor bepaalde groepen verkeersdeelnemers beogen en een beter afwikkelingsniveau in 't algemeen kunnen bevorderen tot stand te brengen;

Behalve de zorgen t.a.v. rekreatie-parkeren vraagt vooral de parkeersituatie in de kern van de gemeente grote aandacht;

De vernieuwing van woonwijken en het kreëren van een veilige verkeersruimte voor de voetgangers brengen een verminderd parkeerareaal met zich mee, waardoor een spanningsveld ontstaat met de parkeerbehoefte, die de in de kern gekonsentreerde maatschappelijke en ekonomische aktiviteiten oproepen en waaraan ook zo goed mogelijk gehoor dient te worden gegeven.
Een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen zal voortdurend nodig zijn;

Door de groei van het autobezit is gebrek aan stallingsruimte in de vele straten ontstaan.
De eisen van parkeerruimte bij nieuwbouw zullen daarom dienen te worden aangescherpt;

In samenhang met het provinciale c.q. regionale fietspadenplan dient de aanleg van het fietspad op de voormalige trambaan te worden gezien, mede met het oog op het verkrijgen van subsidie.
Tevens zal moeten worden bezien de aanleg van een fietspad ter ontsluiting van Zandvoort-Noord.

Ter beperking van de overlast in de verblijfsgebieden of ter ontsluiting van nieuwe woongebieden kan de aanleg van nieuwe wegverbindingen wellicht wenselijk zijn. Hierbij dient ter bescherming van het natuurlijk milieu echter grote terughoudendheid te worden betracht.

Door de stijgende welvaart neemt het autobezit toe. Aan de hieruit voortvloeiende parkeerproblemen bij de woningen moet waar mogelijk worden tegemoetgekomen.

Ten gevolge van het toenemende autogebruik neemt het parkeerprobleem voor bezoekers aan winkels en bedrijven toe. In het centrum moet primair aan de vraag 'kortparkeren' worden voldaan.
Rond en buiten het centrum kan ook de aandacht worden gegeven aan de 'lang parkeerbehoefte' van bezoekers.

Bij te wijzigen of nieuw te realiseren bebouwing dient een oplossing te worden aangegeven voor de te verwachten (extra) parkeerbehoefte.

Langzaam verkeer (exklusief rekreatieverkeer)

Gezien het milieuvriendelijke karakter en het geringe ruimtebeslag moet het gebruik van de fiets worden gestimuleerd door het bieden van goede voorzieningen. Deze zullen gericht zijn op direkte verbindingen, veiligheid en komfort.

De fiets- en bromfietsverbindingen vooral vanuit Nieuw Noord met de agglomeratie Haarlem/Heemstede/ Bloemendaal moeten worden verbeterd.

De voetgangers moeten zich veilig en komfortabel kunnen verplaatsen. In het centrum zal, wanneer er konflikten ontstaan tussen autogebruik en winkelende voetgangers, prioriteit gegeven moeten worden aan de voetgangers.
Binnen de verblijfsgebieden wordt de auto ondergeschikt aan het verblijven waardoor veiligheid wordt geboden aan spelende kinderen en veilige routes naar school kunnen worden gevonden.

Goede verkeersvoorzieningen moeten worden geboden aan bejaarden en gehandicapten, zoals de bereikbaarheid en toegankelijkheid van, en routes naar de openbare voorzieningen.

Openbaar vervoer (exklusief rekreatievervoer)

Uit een oogpunt van ruimtegebruik en milieu dient het openbaar vervoer te worden bevorderd door het bieden van een voldoende voorzieningenpakket.
Met name voor het busvervoer verdient de routevoering grote aandacht.

Rekreatieverkeer

Tijdens fraaie zomerdagen (vooral in het weekeind) wordt grote overlast ondervonden van de massale hoeveelheid gemotoriseerd rekreatieverkeer.
Een verdere groei op piekdagen is niet mogelijk.
Bundeling van dit rekreatie-autoverkeer binnen de bebouwde kom op een beperkt aantal routes, moet worden nagestreefd opdat het 'dorpsverkeer' kan blijven funktioneren, en het verblijfsklimaat zo min mogelijk wordt aangetast.

Voorkomen moet worden dat de hinder die de chaotische parkeersituatie in het toeristenseizoen veroorzaakt nog verder toeneemt.
Maatregelen moeten erop gericht zijn de overlast die het stilstaande en rijdende rekreatieverkeer meebrengt zoveel mogelijk te beperken, zonder de aantrekkelijkheid van Zandvoort als badplaats aan te tasten.

Een verdere groei van het rekreatieverkeer met de fiets moet worden bevorderd door aantrekkelijke rechtstreekse en veilige routes met voldoende stallingsmogelijkheden.

Op rekreatieve fietsroutes die vooral een funktie vervullen voor 'rondfietsen', dient het bromfietsen te worden beperkt of verboden.

Er dient een goede en aantrekkelijke looproute van het busstation en het NS-station naar het strand te zijn.

De looproutes van parkeerterreinen naar het strand moeten veilig zijn. Bijzondere aandacht verdient het oversteken van voetgangers van de Boulevard Barnaart tussen het strand en de parkeerplaatsen aan de landzijde van de boulevard.

Het gebruik van het openbaar vervoer moet - vooral op topdagen voor de rekreatie - worden bevorderd.
Voor de bus betekent dit dat moet worden nagestreefd dat de busroutes op deze dagen kongestievrij zijn.
Voorts zijn halteplaatsen nabij het strand wenselijk.

Uitbreiding van het aantal tweede woningen dient te worden voorkomen, verandering van tweede woningen tot woningen voor permanente bewoning dient te worden bevorderd.

3.2.5 Doelstellingen betreffende het werken

Er dient te worden bevorderd dat in de Zandvoortse samenleving een verscheidenheid aan maatschappelijke processen plaatsvindt.

Kleinschalige en niet-milieuhinderlijke werkgelegenheid dient te worden bevorderd. Daarbij dient te worden gestreefd naar een grotere diversiteit om minder gevoelig te zijn bij een verandering in het konjunktuur- of het rekreatiepatroon.

Bevordering van de werkgelegenheid mag geen ongewenste konsekwenties voor het woonklimaat tot gevolg hebben.

3.2.6 Doelstellingen betreffende de voorzieningen

De spreiding der voorzieningen ten behoeve van dagelijkse levensbehoeften (waaronder ook kleuter- en basisscholen) dienst zodanig te zijn, dat deze voorzieningen voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar zijn.

De voorzieningen in het centrum van Zandvoort dienen naar aard en omvang een gevarieërd attraktiepunt te vormen.

De toeristische voorzieningen aan het strand dienen een harmonisch geheel met de toeristische voorzieningen in het centrum te vormen.

Kulturele voorzieningen ten behoeve van de 'eigen' bevolking kunnen een verbreding betekenen van het pakket voorzieningen dat de rekreant wordt geboden.

3.2.7 Doelstellingen betreffende de bevolking

Er dient gestreefd te worden naar een gesloten woonbalans en evenwichtige bevolkingsopbouw.

Integratie van verschillende bevolkingsgroepen naar leeftijd, gezinssamenstelling e.d. dient te worden bevorderd.

3.2.8 Doelstellingen betreffende de rekreatie voor de plaatselijke bevolking

Voor het buiten kunnen zijn (wandelen, fietsen, vissen) dienen goede relaties vanuit de woonomgeving naar het buitengebied te worden bevorderd.

Voor de sportbeoefening dienen voldoende akkommodaties aanwezig te zijn.

Met de lokatie en de vormgeving van voorzieningen voor kleinschalige rekreatie dient ernaar te worden gestreefd deze te integreren met andere facetten van het dagelijks leven.

3.2.9 Doelstellingen betreffende de rekreatie met betrekking tot het toerisme

Zandvoort dient zijn belangrijke funkties als badplaats, zowel voor verblijf van meerdere dagen als voor dagrekreatie, te behouden en waar mogelijk en verantwoord te versterken.

Ontwikkelingen dienen verlenging (c.q. spreiding) van het toeristenseizoen te bevorderen; daarbij dienen slechtweer-akkommodaties te worden betrokken.

3.2.10 Doelstellingen betreffende het dorpscentrum

Het dorpscentrum van Zandvoort zal primair als centrum voor de Zandvoortse gemeenschap dienen. Het zal als ontmoetingsplaats het spanningsveld zijn van het maatschappelijk leven; zowel sociaal, kultureel als ekonomisch.

De levendigheid en gezelligheid die door de toeristische rekreatie teweeg wordt gebracht dient een positieve bijdrage te leveren aan het karakter van het dorpscentrum; ontwikkelingen betreffende toeristische attrakties mogen geen afbreuk doen aan de centrumfunktie voor de plaatselijke bevolking.

3.2.11 Doelstellingen betreffende het verkeer (Buro Goudappel en Coffeng)

Algemeen

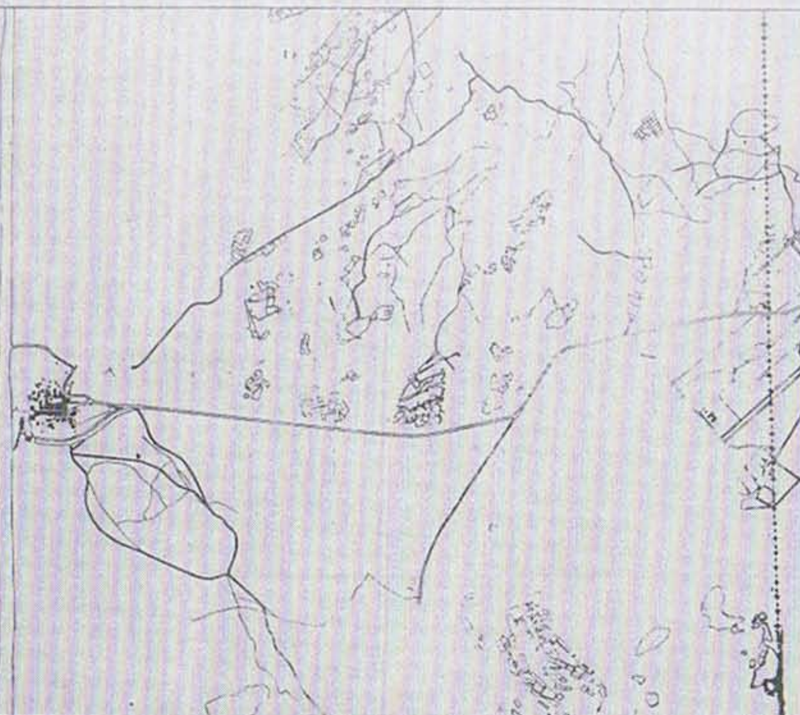
Het bevorderen van een goede verkeersafwikkeling voor alle kategorieën weggebruikers.

Waar konflikten ontstaan tussen weggebruikers en de woon- of winkelomgeving, zullen maatregelen erop gericht moeten zijn, dat de weggebruikers hun gedrag aanpassen aan de omgeving.

Indien verschillende verkeerssoorten onderling konflikteren, dient binnen de verblijfsgebieden de hoogste prioriteit te worden toegekend aan de voetganger, daarna achtereenvolgens aan de fiets, aan het openbaar vervoer en aan de auto.
Door het onvriendelijke karakter voor de omgeving zou aan de bromfiets een positie toegekend moeten worden gelegen tussen die van het openbaar vervoer en die van de auto. Aangezien in de praktijk de bromfiets meestal moeilijk te scheiden is van de fiets zullen ze (helaas) meestal moeten worden gelijkgeschakeld.

Auto (exklusief rekreatieverkeer)

De overlast die het autogebruik meebrengt voor de woonomgeving zoals stank, lawaai en onveiligheid moet voor Zandvoort als totaliteit worden beperkt.
Een verdeling in 'verkeersruimten', waar het verplaatsen per auto primair is, en in 'verblijfsgebieden', waar het wonen centraal staat, is noodzakelijk.









historische
kaarten
figuur 4.1-b

0 500 1000 m

zeereep noord

nieuw noord

oud noord

zeereep midden

oude centrum

kostverlorenpark

nieuw unicum

bentveld

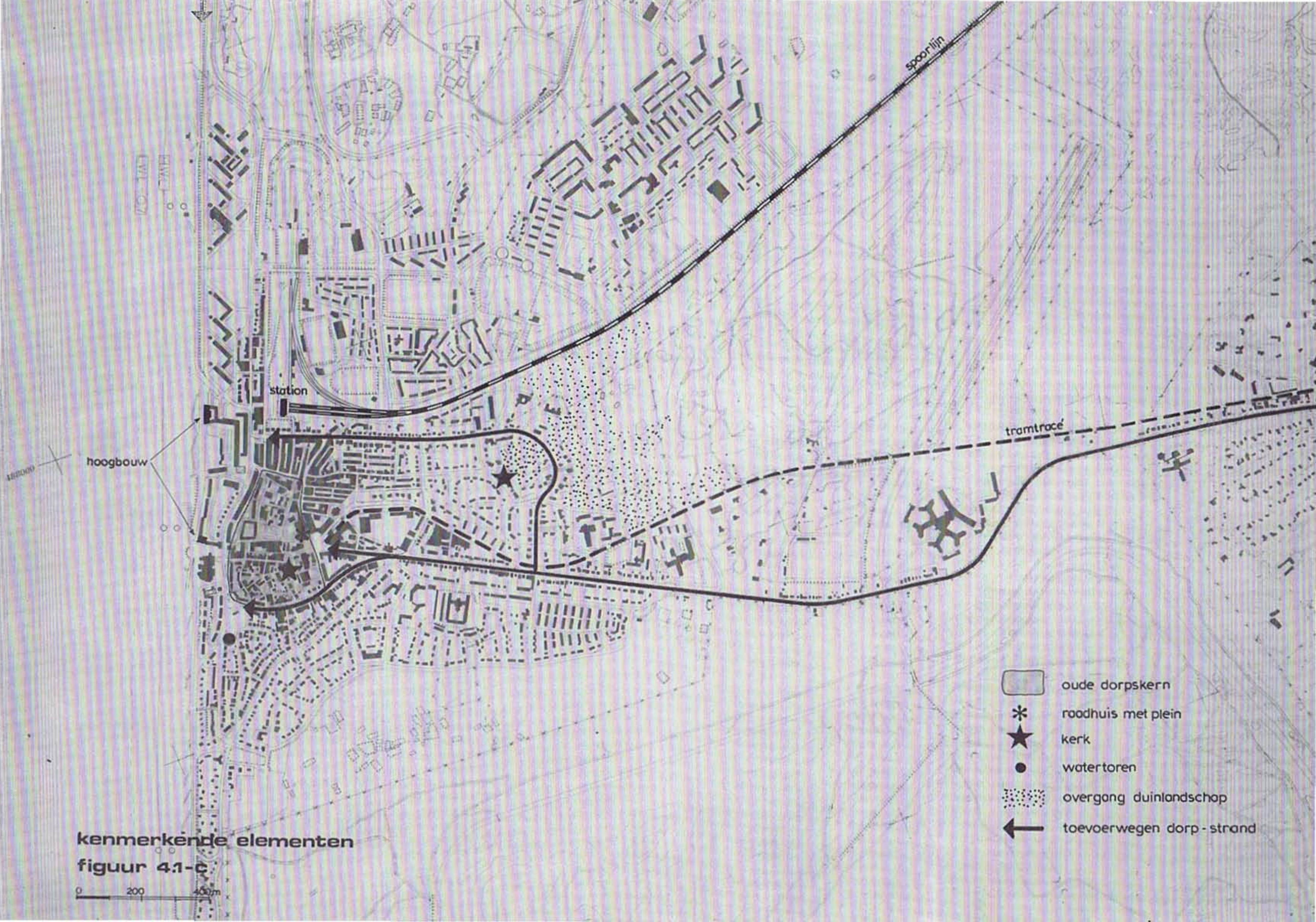
zandvoort zuid

zeereep zuid

buurtnamen

figuur 4.1 - 2

0 200 400 m


spoorlijn
station
tramtracé
hoogbouw
oude dorpskern
raadhuis met plein
kerk
watertoren
overgang duinlandschap
toevoerwegen dorp - strand
kenmerkende elementen
figuur 4.1-c
0
200
400 m

4.2.3 Plankonsekwenties

Teneinde het aanwezige landschappelijk gegeven zo min mogelijk te verstoren en tegelijkertijd optimaal gebruik te maken van de aanwezige kenmerkende hoedanigheden van het duinlandschap, dienen bij uitbreiding en bebouwing de volgende algemene voorwaarden in acht te worden genomen:

a. Instandhouding van het reliëf (geomorfologie). Verstoring van het aanwezige reliëf heeft vaak aanzienlijke gevolgen, niet alleen voor de direkte omgeving die wordt vergraven, maar tevens voor verderaf gelegen terreinen (verwaaiing, onderbreking van kontinuïteit van het natuurlijke systeem).

   Bebouwing zou om deze reden moeten plaatsvinden op de lagere, vlakke, droge terreingedeelten van het duingebied, waar nu veelal volkstuinachtige gebruiksvormen zijn gelokaliseerd (niet op vochtige terreingedeelten vanwege de natuurlijke samenhang droog duin - natte vallei).

b. 'Doodlopende' bebouwing.
   Het is van belang in verband met de natuurlijke opbouw van de duinen doorsnijdingen door middel van wegen tot het uiterste te beperken.
   Vingervormige uitbreidingen zonder verbindingen aan het eind hebben dientengevolge vanuit landschappelijk oogmerk de voorkeur bij de opstelling van stedebouwkundige modellen.

c. Instandhouding aanwezige vegetatie.
   Zoals bekend groeit de vegetatie in duingebieden dicht langs de kust slechts moeizaam; aan de andere kant vormt reeds aanwezige vegetatie een goede aanzet voor het tot wasdom komen van nieuwe beplanting. Om deze reden dient de aanwezige vegetatie zoveel mogelijk gespaard te worden tijdens evt. te ontwikkelen bouwaktiviteiten. (Er bestaat een tamelijk kontinue strook van opgaande vegetatie lopend van het sportkomplex Duintjesveld via de Begraafplaats en het Kostverlorenpark tot aan de Zandvoortselaan. Een dergelijke strook is, niet alleen uit landschappelijk oogpunt, een belangrijk strukturerend element in de omgeving.)

4.2.4 Literatuur

De voornaamste bronnen zijn:

- Prof.Dr. V. Westhoff e.a. Wilde Planten deel I. Ver. tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland 1979.
- Dr. H. Doing, Landschapsecologie van de duinstreek tussen Wassenaar en IJmuiden, Wageningen 1974.
- Ir. T.W.M. Bakker e.a., Duinen en duinvalleien, Wageningen 1979.





waterwingebieden
figuur 4.2-b

0 500 1000 m









4. Inventarisatie bestaande toestand en mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

4.1 Ruimtelijke struktuur

4.1.1 Historische ontwikkeling

Van een vissersdorp achter de Zeereep is Zandvoort uitgegroeid tot een badplaats van allure (figuur 4.1.b). Evenals bij andere Nederlandse en Belgische kustdorpen werd de vis gevangen vanuit schepen die bij hoog water op het strand gezet werden.
In de tijd zijn de visaktiviteiten beperkt tot plaatsen die over een natuurlijke haven beschikten dan wel een haven gegraven hebben.
Aan het eind van de vorige eeuw zijn de badplaatsaktiviteiten los van het vissersdorp ontwikkeld.
Het eerste Kurhaus (1881) is via een passage gekoppeld aan het spoorstation. Dit station lag noordelijker dan het bestaande station.
Overwegend op de Zeereep werden de hotels gebouwd en ontwikkelde zich de boulevard. Op het kaartje uit 1900 is duidelijk te zien dat in het gebied ten noorden van het dorp tussen station en strand op de Zeereep van een planmatige badplaatsontwikkeling sprake is.

Per trein,maar vroeger ook per tram,werd het Zandvoortse strand bezocht. Het tramtracé is met een boog om de dan aanwezige bebouwing aan de Zandvoortselaan geleid en stopte in het dorp. Naast bebouwing aan de Zeereep werden aan de toevoerwegen Zandvoortselaan, Haarlemmerstraat, Kostverlorenstraat en Hogeweg vrijstaande woningen gebouwd. Ruimtelijke scheiding tussen vissersdorp en badplaats is nog steeds aanwezig, met veel open ruimte in de struktuur, zoals onder andere het land van Groen tussen de Grote Krocht en de Hogeweg.

De huidige hoofdstruktuur is in 1900 reeds aanwezig. Namelijk de Zandvoortselaan, Haarlemmerstraat, Grote Krocht naar het oude dorp bij de NH Kerk. De verbinding van Zandvoortselaan met de Boulevard Barnaart en Zeereep Noord (Kurhaus, hotels, station) gaat via Kostverlorenstraat en Zeestraat. Met de boulevard Paulus Loot heeft de Zandvoortselaan een verbinding via de Hogeweg.

In het begin van deze eeuw komt als pendant van Noord ook bebouwing op de Zeereep Zuid tot ontwikkeling.
Met de noordelijke badplaatsontwikkeling gekoppeld aan de spoorlijn is het station vrij in het duin, los van het dorp gesitueerd. Ook bij de later (1908) meer zuidelijke situering is het station los tegen de kern blijven liggen. In de fase tot de Tweede Wereldoorlog heeft een verdichting binnen de genoemde struktuur plaatsgevonden.
Door deze verdichting is een vervlechting ontstaan tussen badplaats en woonplaats Zandvoort en een verbinding tussen de Boulevard Barnaart en de Boulevard Paulus Loot
Door ruime vrijstaande bebouwing is naar het oosten toe bij het Kostverlorenpark een geleidelijke overgang naar het duinlandschap aanwezig. Ten noorden van de spoorlijn heeft een ontwikkeling plaats door de situering van sportdoeleinden en de buurt Oud Noord aan de Van Lennepweg.

In de oorlog is de Zeereepbebouwing gesloopt.
Na de oorlog zijn de boulevard en hotels voornamelijk tegenover de bestaande bebouwing gesitueerd. De Zeereep Noord komt noch kwa sterke badplaatsfunktie noch in zijn oude duidelijke ruimtelijke herkenbare vorm terug.
Op de Zeereep wordt, met uizondering van Zeereep Zuid, hoogbouw in een open ruimtelijke struktuur gerealiseerd.
De verbinding tussen Boulevard Barnaart en Boulevard Paulus Loot wordt gestroomlijnd.
Doordat in de kern nog de kleinschalige struktuur van het vissersdorp achter de Zeereep met de geleidelijke vroeg 20e eeuwse uitgroei tussen Brederodestraat en Zeestraat aanwezig is, is een harde ruimtelijke tegenstelling ontstaan met de open hoogbouw op de Zeereep, waarbij de Burgemeester Engelbertstraat de grens aangeeft.

Ten noorden van de spoorlijn is verder gebouwd aan Oud Noord in het gebied tussen de spoorlijn en de Van Lennepweg. Nadat het circuit ten noorden van Zandvoort aangelegd was, werd de verdere ontwikkeling van een nieuwe woonwijk tussen circuit en spoorlijn voor de handliggend.
Allerlei 'dorpsrand'-ontwikkelingen zoals de situering van sportvelden, begraafplaats en bedrijfsvestigingen zijn hieraan voorafgegaan, waardoor in Noord in ruimtelijke zin een brokkelige struktuur is ontstaan en Nieuw Noord ruimtelijk geïsoleerd ligt van overig Zandvoort.

In de duinen heeft zich tussen Aerdenhout en het dorp Zandvoort de kern Bentveld ontwikkeld.

4.1.2 De kern

In het bestaande dorpsbeeld zijn de genoemde karakteristieken nog af te lezen. Het tramtracé en de halte (nu voor bussen) zijn nog aanwezig en geheel opgenomen in de kom. Het Raadhuisplein, met het autobusstation aan de Louis Davidstraat en de NH Kerk zijn de ruimtelijke elementen die aangeven dat hier de overgang naar het oudste deel van Zandvoort ligt. Deze oude kern wordt nog duidelijk begrensd door de Hogeweg in het Zuiden.

In het Noorden is een meer geleidelijke overgang via de spoorbuurt naar de Zeestraat. In het Westen vormt zoals genoemd de Burg. Engelbertstraat een harde grens en in feite een barrière tussen kern en strand. De grootschaligheid van de boulevardbebouwing steekt sterk af tegen de kleinschaligheid van het centrum.

De Passage dwars op het eind van de Zeestraat gelegen werkt ruimtelijk afsluitend ten aanzien van de loop naar het strand.

4.2 Landschap

4.2.1 Landschappelijke hoedanigheden

Het gemeentelijk areaal van Zandvoort strekt zich uit over een duingebied dat direkt grenst aan de kustlijn met zeereep. Het gebied bestaat overwegend uit kalkhoudend tot kalkrijk, mineraalrijk, humusarm, niet-lemig fijn zand. De hoogte van het maaiveld in de duinen varieert over korte afstand van ongeveer +2 tot +17 meter NAP.
Opgaande begroeiing bevindt zich aan de lijzijde van de duinhellingen en in de beschutte duinvalleien in de vorm van hoofdzakelijk duinstruwelen; langs de Oostelijke grens van de gemeente, evenals binnen de bebouwde kom, bevinden zich boomaanplanten en andere hoger opgaande vegetatie.
In de lagere gedeelten van de duinen treft men veelal zogenaamde teellandjes aan, volkstuinachtige landbouwvormen die de laatse jaren sterk onderhevig zijn aan gebruikswijzigingen.

Duinvormen

Het landschap van Zandvoort bestaat overwegend uit sekundaire duinvormen. Zie illustratie.
Daarbinnen zijn te onderscheiden:
1. De zeereep met enkelvoudige uitblazingsvalleien mikro-parabool- en streepduinkomplexen.
2. Het achterliggend duingebied met kamduinenreeksen en samengestelde uitblazingsvalleien.

Waterstand

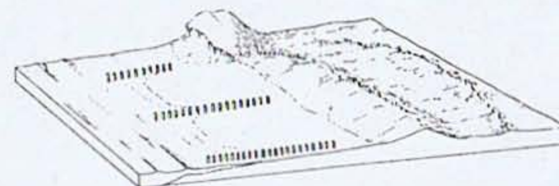
De laatste honderd jaar heeft een voortdurende daling van de grondwaterstand plaatsgevonden (dit geldt algemeen voor de duinen langs de Randstad). Deze daling bedraagt meestal meer dan 1 meter, alleen ten Oosten en Noordoosten van het circuit is de daling wat minder.
Ter plekke van het circuitterrein is het grondwater binnen het bereik van de vegetatie, maar het betreft hier verontreinigd water t.g.v. infiltratie en dergelijke.

Vegetatie

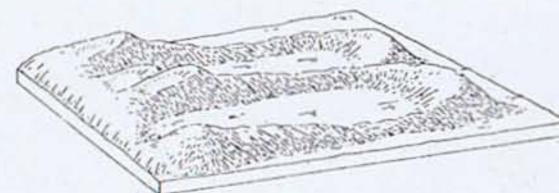
De vegetatie wordt gekenmerkt door stuifduinvegetaties en/of droge duingrasgronden, doornstruwelen met in de verdroogde valleien vaak lage valleivegetaties met veel duinriet en weinig verdrogingsgevoelige zeggesoorten.
Verder vaak berkenbosjes en verdroogde wilgenbosjes.
Deze vegetatievormen komen voor op en direkt achter de zeereep, meer landinwaarts ontstaan kombinaties en overgangsvormen van dit vegetatietype met andere weinig verdrogingsgevoelige plantensoorten. Op het circuitterrein komt lage valleivegetatie voor, onder invloed van het ter plekke onnatuurlijke grondwaterregime, graslanden, kruipwilgstruwelen en rietlanden, soms met wilgenstruwelen.
Direkt grenzend aan en op het circuitterrein en verder verspreid door de duinen komen bouwland- en verlaten kultuurlandvegetaties voor.

Sekundaire duinvorming

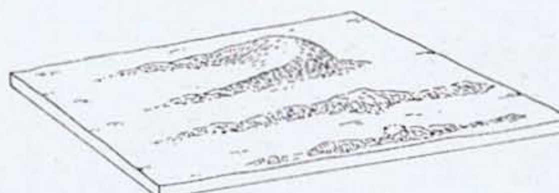
Bron: 'Duinen en duinvalleien'
Ir T.W.M. Bakker e.a. Delft 1979



Rollende zeereep en afslagkust



Enkelvoudige uitblazingsvalleien



Parabooldiun met lengteduinen



Kamduinen met samengestelde uitblazingsvallei



landschap
figuur 4.2-a

0 200 400m

gebieden met sterk aanwezig duinreliëf

vlakke (groen)gebieden - verstoord duinreliëf

strand

water

laanboombeplanting

In het Oosten vormt de Oranjestraat en Haltestraat de grens naar de vroeg 20e eeuwse bebouwing.
Naar het oosten is nog steeds een zeer waardevolle geleidelijke overgang naar het duinlandschap aanwezig (Kostverlorenpark).

4.1.3 Noord

In de meeste steden en dorpen zijn de in de 19e eeuw aangelegde spoorlijn en station opgenomen in de verdere groei en hebben daar nu een funktie als versterking van het centrumgebied. In Zandvoort is door de geschetste ontwikkeling een ruimtelijke brokkelige struktuur in Noord ontstaan, gekenmerkt door een vrije ligging van het station en woonbuurten zonder ruimtelijke samenhang met daartussen gebruiksvormen die als ruimtelijke barrières werken, zoals
- spoorwegemplacement en spoorlijn
- sportvelden met hekwerk afgezet
- zwembad
- begraafplaats
- bedrijven
- drukke wegen (Van Lennepweg).

4.1.4 Kenmerkende elementen in de ruimtelijke struktuur (figuur 4.1.c).

In Zandvoort vormen de Zandvoortselaan, Haarlemmerstraat, Hogeweg en Zeestraat herkenbare toevoerwegen naar het dorp en het strand. Onder andere aan deze wegen bevindt zich de voor de badplaats Zandvoort kenmerkende bebouwing van vrijstaande woningen met veranda's en erkers.
Die veranda's zijn vroeger gemaakt opdat de badgast ook bij slecht weer van de gezonde zeelucht kon genieten; in feite de eerste vorm van een slecht-weer akkommodatie.
Naast de reeds genoemde NH Kerk, het NS-station en het Raadhuisplein met raadhuis zijn als kenmerkende elementen de watertoren en de hoogbouw op de boulevard te noemen met name vanaf het strand wordt de als wandelpromenade ingerichte Boulevard Favauge, geaccentueerd door de aanwezige hoogbouw.

Een opvallende bijzonderheid van Zandvoort is de hoge ligging van de Zeereep en dorp tegenover de lage ligging van het strand met daarop in de zomer strandpaviljoens die een brede schakering aan mogelijkheden voor versnapering en aktiviteiten bieden.
Er is een ruimtelijke scheiding tussen het bebouwde en het tijdelijk bebouwde Zandvoort aanwezig.






bouwtechnische
kwaliteit
figuur 4.3-a
0
200
400m
o matig
• slecht

Algemeen landschapsekologisch beschouwd is er sprake van een tamelijk gaaf, in ieder geval uitgestrekt en aaneengesloten geheel van duinevoluties met de daarbij behorende vegetatietypes. Hierbij dient te worden opgemerkt dat grote delen van het Zandvoortse duingebied zijn vergraven t.b.v. de waterwinning en op kleinere schaal voor landbouwkundig gebruik en dat er voorts sprake is van een verstoord grondwaterregime.
Voor het gehele duingebied, met name waar de vegetatie in kontakt kan komen met het grondwater, geldt de mogelijkheid van herstel tot landschapsekologisch gave duinlandschappen. Hiertoe is echter een weloverwogen beleid en beheer noodzakelijk, waarin de konsekwenties van het hedendaagse bodemgebruik goed worden onderkend.

4.2.2 Waardering

De hoedanigheid van een duingebied wordt in hoge mate bepaald door het onderlinge evenwicht van geomorfologie, waterhuishouding en flora en fauna.
Dit evenwicht is door de omstandigheden zoals wind en okkupatiedruk bijzonder delikaat en deze samenhang kan uiterst gemakkelijk worden verbroken als gevolg van verstorende ingrepen.
Het unieke karakter van het duingebied en de gevoeligheid ervan voor verstoring leiden tot de algemene konklusie dat het gehele duingebied zo veel mogelijk dient te worden gevrijwaard voor andere dan natuurlijke ontwikkelingen.

Plaatselijk is sprake van verstoring en natuurlijk verval van duingebied, met name direkt grenzend aan bestaande woonbebouwing. Men kan stellen dat nieuwbouw op de reeds verstoorde plaatsen hier ter plekke geen noemenswaardige schade zal aanrichten.
Voorzover de zone die direkt grenst aan de woonbebouwing wordt gebruikt als ruig speelterrein en voor het uitlaten van honden en dergelijke vervult het een 'buffer-funktie' voor het verderop gelegen duingebied. Door nieuwbouw zullen de resterende gronden van dit buffergebied intensiever worden betreden en kan de buffer verschuiven.

Hiervan uitgaande komen in de eerste plaats de lokaties gelegen tussen de bestaande bebouwing in aanmerking voor nieuwbouw.
Een uitzondering hierop vormt het 'Kostverlorenpark'; hier heeft zich in de loop der tijd een parkachtige duinvegetatie ontwikkeld, die in samenhang met de aangrenzende beplanting in de bebouwde kom, een zodanige waardevolg geheel vormt, dat deze lokatie zeker niet voor bebouwing zou moeten worden bestemd.

Bebouwing van de Zeereep is uiteraard een hoofdstuk apart; als landschappelijke overweging kan in dit stadium hoogstens worden gesteld dat eventuele bebouwing de beschermende funktie van de Zeereep moet overnemen.

Indien wordt overwogen over te gaan tot bebouwing van de ten zuiden van de bebouwde kom gelegen strook de Vlaaije tussen Frans Zwaanstraat/ Cort van der Lindenstraat en het waterwingebied en ten noordoosten van de bebouwde kom (het circuitgebied) dan valt ten aanzien hiervan het volgende op te merken. Beide gebieden worden gekenmerkt door landschappelijke hoedanigheden die om redenen van natuurlijke samenhang zoveel mogelijk onaangetast dienen te blijven of die zonodig dienen te worden hersteld. In beide gebiegebieden is een proces van natuurlijke afbraak en verpaupering gaande dat op het eerste gezicht ernstige en blijvende gevolgen lijkt te hebben (betreding, vervuiling, begrazing, zandafgraving).

Duinvorming is echter een zeer dynamisch en voortdurend proces. Bij een adekwaat terreinbeheer is regeneratie van het oorspronkelijk duinlandschap zeer goed mogelijk.

Op grond van de aanwezige flora en fauna in de genoemde gebieden laat het zich aanzien dat deze regeneratiemogelijkheid hier nog volop aanwezig is.

Voor de niet voor intensieve woonbebouwing aangegeven gronden moet een geschikte beheersvorm gevonden worden om de duinvorm te handhaven en het verval om te buigen tot herstel van duin en duinvegetatie.
Ten aanzien van de beheersproblematiek zijn oplossingen mogelijk die in strijd kunnen zijn met de uitgangspunten van het tot op heden gevoerde beleid; nadere studie naar mogelijke beheersvormen van die gronden is derhalve noodzakelijk.

Nieuwbouw en de daarbij behorende (rekreatieve) woonomgeving en ook de uitstraling daarvan dient zorgvuldig te worden ingepast. Ten aanzien van sportvelden, volkstuinen, teellanden geldt dit evenzeer, het zijn in wezen okkupatievormen die vergelijkbaar zijn met bebouwing.

Eigenlijke situering van nieuwbouw in het noordelijk deel van de 'Vlaaije' en ter plekke van het circuitterrein dient - onder voorbehoud van het hierboven gestelde - beperkt te blijven tot lokaties die op dit moment de volgende kenmerken bezitten:

- sterk verstoord karakter (duinreliëf),
- lage ligging,
- gemakkelijke aansluiting bij bestaande infrastrukturen.

Met als uitgangspunt de woonwensen is door De Meerlanden de behoefte per bewonerskategorie berekend:

Tabel 3. Bevolkingsprojektie van de gemeente Zandvoort, 1978-1993.

	1-1-'78		1-1-'83		1-1-'88		1-1-'93	
	man	vrouw	man	vrouw	man	vrouw	man	vrouw
0-4 jaar	397	397	370	354	346	331	317	303
5-9 jaar	513	470	396	396	369	353	345	330
10-14 jaar	575	543	512	469	395	369	368	353
15-19 jaar	598	572	573	542	510	469	394	395
20-24 jaar	667	673	595	571	570	541	508	468
25-29 jaar	668	656	664	672	592	570	567	540
30-34 jaar	682	638	665	654	661	670	589	568
35-39 jaar	485	458	678	635	661	652	657	667
40-44 jaar	391	398	480	455	671	631	654	647
45-49 jaar	446	467	384	394	472	450	660	625
50-54 jaar	471	532	433	378	373	387	459	443
55-59 jaar	515	640	448	519	412	368	355	378
60-64 jaar	473	516	473	616	411	500	378	355
65-69 jaar	319	442	412	485	412	579	358	470
70-74 jaar	273	410	257	396	331	434	331	518
75-79 jaar	170	379	195	334	184	323	237	354
80-84 jaar	111	252	102	262	118	231	111	122
85-89 jaar	63	141	51	133	47	138	54	223
90-94 jaar	9	52	19	50	16	47	14	49
95 e.o.	10	5	1	10	3	9	2	9
	7836	8641	7708	8325	7554	8052	7358	7817
Totaal	16.477		16.033		15.606		15.175	

In Zandvoort blijft het woningaanbod achter bij de woningbehoefte van de eigen bevolking. In die situatie is toename van het tweede woningbezit niet gewenst. Ook wordt in het rapport van het buro De Meerlanden gewezen op het relatief grote leegstandspercentage.

Voor een goed beeld van de gemiddelde woningbezetting en een vergelijking in hoeverre de bestaande woningvoorraad (voor permanente bewoning) aansluit bij de, op basis van woningwenspercentages berekende, woningbehoefte, dienen exakte gegevens voorhanden te zijn.

Op figuur 4.7.c staan de konsentraties van tweede woningen aangegeven op basis van door de gemeentesekretarie verstrekte gegevens; dit zijn ongeveer 350 tweede woningen (1 januari 1980).

4.3.3 Woningbehoefte

De gemiddelde woningbezetting daalt, waardoor de woningbehoefte toeneemt zonder dat het inwonertal groeit. Met behulp van zogenaamde woningwenspercentages is door buro De Meerlanden de gewenste omvang van de woningvoorraad berekend.

Tabel 4: Prognose woningbehoefte Zandvoort 1978-1993

Bron: Sociografisch Bureau De Meerlanden '79.

		woningvoorraad		
	inw.	bestaand	gewenst	tekort
1.1.'78	16.471	6153	6448	295
1.1.'83	16.033		6945	792
1.1.'88	15.606		7139	986
1.1.'93	15.175		7172	1019

De sterkste groei der woningbehoefte in Zandvoort is in de periode tot 1983 te verwachten.

4.3 Wonen

4.3.1 Kwaliteit bestaande woningen

Uit een onderzoek door de Dienst Publieke Werken komt duidelijk naar voren dat de bouwtechnische kwaliteit van de woningen in Zandvoort over het algemeen goed is (zie figuur 4.3.a).
Een aantal woningen in het centrum, vaak in groepen bij elkaar gesitueerd, wachten op verbetering.
Deze gekonsentreerde situering zal een positief effekt hebben op de realiserings-kansen van de woningverbeteringen c.q. woningvernieuwing.
In de onderhavige struktuurstudie wordt er van uit gegaan dat deze woningveranderingen geen grote invloed zullen hebben op het totale aantal woningen in Zandvoort, met andere woorden dat hierdoor nauwelijks woningen verloren zullen gaan.

4.3.2 Ontwikkelingen in de afgelopen 10 jaar

De omvang van de toekomstige woningbehoefte is door sociografisch buro De Meerlanden onderzocht (Prognose van de kwantitatieve woningbehoefte in de gemeente Zandvoort 1978-1993 d.d. juli 1979).
Uit deze bron worden de volgende gegevens ontleend:
Het aantal inwoners van Zandvoort is sinds 1969 van 15.500 inwoners toegenomen tot 16.500 per 1.1.1979.
Doordat in die periode grote aantallen woningen werden gebouwd was, ondanks een teruglopen van de gemiddelde woningbezetting in die jaren van 3.21 tot 2.67, bevolkingstoename mogelijk.

Tabel 1: Bevolking, woningvoorraad en g.w.b. in Zandvoort sinds 1.1.1969

jaar	bevolking	woningvoorraad (inkl. 2e woningen)	g.w.b. (inkl. 2e woningen)
1.1.1969	15.460	4.814	3,21
1.1.1970	15.451	4.865	3,17
1.1.1971	15.700	5.165	3,04
1.1.1972	16.019	5.311	3,02
1.1.1973	16.268	5.507	2,95
1.1.1974	16.393	5.638	2,91
1.1.1975	16.235	5.927	2,74
1.1.1976	16.289	5.922	2,75
1.1.1977	16.395	6.137	2,67
1.1.1978	16.471	6.153	2,67
1.1.1979	16.529	6.185	2,67

Ook de migratiecijfers uit deze jaren zijn bekend en geven een beeld van de aantrekkelijkheid van Zandvoort als woonplaats.
De in de tabel aangegeven geboortecijfers zijn in verhouding tot de landelijke cijfers zeer laag.

Tabel 2: Migratie-overschot buitenlanders, migratie-overschot totaal en geboorte-overschot en geboortecijfer in Zandvoort sinds 1.1.1969.

	vestiging	migratie-overschot totaal	migratie-overschot buitenlanders	geboorte-overschot	geboorte-cijfer
1969	1.158	- 59	14	50	13,9
1970	1.399	223	153	26	12,3
1971	1.429	290	36	29	13,6
1972	1.421	293	7	- 44	10,3
1973	1.227	126	0	- 1	11,8
1974	1.063	-157	1	- 1	10,6
1975	1.101	99	37	- 45	9,7
1976	1.172	173	91	- 67	9,4
1977	1.172	129	119	- 53	7,9
1978	993	9	30	- 51	9,8
1969-1973		873	210	60	
1974-1978		253	278	-217	

Bron: tabel 1, 2, 3 en 4 uit 'Prognose van de kwantitatieve woningbehoefte in de gemeente Zandvoort'1978-1993, juli 1979



winkels/horeka
figuur 4.4-a













scholen

figuur 4.4-b

4.4 Voorzieningen

4.4.1 Winkels

Vanwege het toerisme heeft Zandvoort een kwa omvang en kwa aanbod groter winkelapparaat dan woonplaatsen van vergelijkbare grootte. Dat geldt zowel voor winkels voor dagelijkse levensbehoefte als winkels voor de duurzame goederen.

Tabel 5 Bron: 'Ondernemen en toerisme' Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haarlem en omstreken 1979

Aantal detailhandelsvestigingen en verkoopruimte (in m2)

	centrum Zandvoort		elders in Zandvoort	
	aantal	omvang	aantal	omvang
Voedings- en genotmiddelen	38	3620	21	1300
duurzame- en overige goederen	131	8472	19	824
waarvan:				
schoeisel	5	316	-	-
textiel	36	1993	-	-
woninginrichting	3	750	-	-
huish. artikelen	14	1097	2	106
elektr art.	5	685	-	-
warenhuis	1	600	-	-
overige goederen	67	3031	17	718
totaal	169	12092	40	2124

Tabel 6 Bron: 'Ondernemen en toerisme' Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haarlem en omstreken 1979

Verkoopvloeroppervlakte per hoofd van de bevolking in de plaats Zandvoort en het vergelijkbare gemiddelde (m2 b.v.o.)

	Zandvoort	vergelijkbaar gemiddelde
voedings- en genotmiddelen	0,32	0,20
duurzame en overige goederen	0,60	0,45
totaal	0,92	0,65

Deze winkels zijn overwegend in het centrum van Zandvoort gekonsenteerd. Er zijn maar weinig winkels, ook die voor dagelijkse woningbehoefte, die buiten het centrum van Zandvoort en het winkelcentrum in Nieuw Noord gesitueerd zijn. (figuur 4.4.a)

Voor het behoud van het nivo van de winkelvoorzieningen zijn de bestedingen van de toeristen erg belangrijk.
De bereikbaarheid van de kern is vanuit de bestaande konsentraties van tweede woningen, pensions en hotels gunstig.
Over de invloed van het circuit op de bestedingen in de Zandvoortse middenstand wordt verschillend gedacht. In het 'Onderzoek reduktie geluidhinder circuit Zandvoort' BG-HR-09-01 (1978) waarbij het financiëel ekonomisch deel verricht is door de afdeling Ekonomische Zaken en Beleidsontwikkeling van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, wordt gekonkludeerd dat het circuit niet van strukturele betekenis is voor de horeca en de middenstand.

Tabel 7 Bron: BG-HR-05-01

Horeca en detailhandel Zandvoort; (1976)

	Horeca	Detailhandel	
Omzet	32,1 mln.	68,9 mln.	
Toegevoegde waarde	17,7 mln.	10,6 mln.	
Manjaren werkgelegenheid	460	+ 436	= ± 900

Tabel 8 Bron: BG-HR-05-01

Economische betekenis van het circuit-aandeel voor horeca en middenstand (1976)

	horeca	middenstand	totaal
Omzet	0,9 mln. (0,5-1,5 mln.)	0,5 mln.	1,4 mln.
Toegevoegde waarde	0,5 mln.	0,1 mln.	0,6 mln.
Manjaren werkgelegenheid	13 (6,5-22)	3	16

Volgens het rapport 'Zandvoort, Ondernemen en toerisme' van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haarlem en Omstreken (1979) zijn de ondernemers van mening dat het circuit wel van ekonomisch belang is voor Zandvoort.

Tabel 9 Bron: 'Ondernemen en toerisme' Kamer van koophandel en Fabrieken voor Haarlem en omstreken 1979

Mening van de ondernemers over het ekonomische belang van het circuit en het Casino (procentueel)

	circuit	casino
wel van ekonomisch belang voor Zandvoort	88	71
niet van ekonomisch belang voor Zandvoort	8	19
geen mening	4	10
totaal	100	100


bijzondere doeleinden
kerken
sociaal-kultureel
sociaal-medisch
voorzieningen
figuur 4.4-c
0
100
200m

4.4.2 Scholen

In Zandvoort is een goede spreiding van scholen over de woonbuurten aanwezig (zie figuur 4.4.b).

Tabel 10 Scholen in Zandvoort (1979)

	Openbaar onderwijs	bijzonder onderwijs	totaal
Kleuterscholen	3	5	8
Basisscholen	3	4	7
Mavo	1	1	2

Ten aanzien van eventuele tekorten en toekomstige behoefte van onderwijsvoorzieningen zijn geen onderzoekgegevens aanwezig.
Wel kan gesteld worden dat daar in de toekomst de bevolking niet toeneemt het aantal leerlingen ook niet toeneemt, hetgeen betekent dat geen draagvlak aanwezig is voor nieuwe scholen bij eventuele nieuwbouw. De situering van de nieuwe bouwlokaties dient derhalve in te spelen op de bestaande voorzieningen.
Gezien vanuit de situering van de basisscholen verdienen binnen de loopafstand (zie figuur 4.4.b) gelegen lokaties de voorkeur.
De jeugd van Zandvoort is voor middelbare scholen ten dele aangewezen op Haarlem.

4.4.3 Sociaal-kultureel en sociaal-medische voorzieningen

Ook ten aanzien van deze voorzieningen voor de Zandvoortse bevolking zijn geen recente onderzoekgegevens voorhanden. De meeste van deze voorzieningen zijn in het centrum gesitueerd, hetgeen het belang van een goede relatie en bereikbaarheid van de overige woonbuurten met het centrum benadrukt.
In het kader van deze struktuurstudie kan gesteld worden dat voor uitbreiding van dergelijke voorzieningen wel ruimte binnen de bestaande struktuur aanwezig is, met name in het gebied ten noorden van de spoorlijn. In aansluiting op het centrum zijn mogelijkheden voor voorzieningen in de omgeving van het station aanwezig (zie 4.8.2 lokaties A en B en hoofdstuk 6).

4.4.4 Rekreatie, ruimte vragende voorzieningen

In Zandvoort zijn vanwege het toerisme veel rekreatieve voorzieningen aanwezig. Te noemen zijn: casino, dolfirama, circuit, bowling, drie maneges, overdekt zwembad en twee buitenbaden, midgetgolf, sportzaal, velden voor voetbal, handbal, hockey en tennis (zie figuur 4.4.d en 4.4.c).

In deze struktuurstudie wordt slechts expliciet ingegaan op de grotere ruimte vragende voorzieningen In het kader van de aktieve rekreatie dienen de sport velden te worden genoemd. In 1978 zijn de volgende sportvelden aanwezig.

Tabel 11 Sportvelden (1978)

	aantal	oppervlakte
voetbal	7	9,2
tennis	9	0,75
handbal	2	2,25
hockey	5	4,8
		17 ha

In de nota 'sport in Zandvoort' van sportraad Zandvoort (1978) wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen.

Mede aan de hand van gegevens van een in 1978 gehouden enquête onder de sportverenigingen komt de sportraad tot de konklusie dat uitbreiding van sportvelden wenselijk is.

Tabel 12 Gewenste uitbreiding (1978)

voetbal	2 velden
tennis	4 banen

De hierboven genoemde twee voetbalvelden zijn per heden mei 1980, reeds gerealiseerd.

Verplaatsing sportvelden

Indien de bestaande voetbalterreinen binnen de kom als toekomstig woongebied bestemd worden, moeten de sportvelden verplaatst worden. Niet alleen de velden maar ook akkommodatie en klubruimte moeten dan elders gerealiseerd worden.
Voor sportvelden zijn vlakke terreinen nodig van relatief groot oppervlak.

Dit soort terreinen zijn uiterst schaars in Zandvoort. Vanuit het oogpunt van beheer en gebruik heeft een aansluitend komplex de voorkeur.

rekreatie (zuid)
figuur 4.4-e

0 200 400 m

(pattern)	strand
(pattern)	kampeerterreinen
(pattern)	sportterreinen
(pattern)	circuit
v	voetbal
h	handbal
ho	hockey
t	tennis
G	golf
g	midgetgolf
z	zwembad
★ (large)	sporthal
★ (small)	sportzaal
s	scouting
c	casino
d	dolfirama
b	bowling
m	manege
s	scouting



rekreatie (noord)

figuur 4.4-d

4.5 Werken

Gegevens over het aantal arbeidsplaatsen in Zandvoort verdeeld naar soort werk en ten aanzien van het forensisme zijn niet voorhanden.
Wel worden in het rapport 'Ondernemen en toerisme' cijfers genoemd waaruit de belangrijke positie van het toerisme voor de werkgelegenheid blijkt, voor een deel is dit seizoenarbeid.
Ook in het rapport BG-HR-09-03 'Financieel-ekonomische gevolgen' (van het circuit) wordt het werkgelegenheidsaspekt genoemd. In het kader van deze struktuurstudie kunnen we stellen dat de werkgelegenheid in Zandvoort overwegend behoort tot de dienstverlening aan de toerist en de eigen bevolking.

Ruimtelijke reserveringen voor uitbreiding c.q. vestiging van industriële bedrijvigheid wordt vooralsnog niet noodzakelijk en niet gewenst geacht.

Voor verplaatsing van bestaande bedrijven dient echter wel ruimte gereserveerd te worden.

Voor kleinschalige ontwikkelingen ten aanzien van dienstverlenende ambachten en kantoren zijn potentiële mogelijkheden aanwezig.
Aan uitbreiding van de akkommodatie voor het toerisme dient de nodige aandacht gegeven te worden.

4.6 Verkeer en infrastruktuur

Hier zij verwezen naar het door het Buro Goudappel en Coffeng uitgebrachte rapport 'Struktuurstudie Zandvoort Verkeer en Geluid' d.d. mei 1980.
In paragraaf 5.4 van het voorliggende rapport wordt nader ingegaan op de in genoemd rapport aangegeven belangrijkste knelpunten in de verkeersstruktuur.

Op figuur 4.6.a zijn de hoofdtransportleidingen aangegeven. Deze leidingen leveren geen beperkingen op voor de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van Zandvoort.



leidingen
figuur 4.6-a

diversen

figuur 4.5-a

0 200 400m

10	bedrijventerrein
●	garagebedrijven

1	begraafplaats
2	rioolwaterzuivering
3	remise
4	dierentehuis
5	volkstuinen
6	woonwagencentrum
7	hofstede groot bentveld
8	waterleidingbedrijf
9	gasbedrijf

● hotel, hotel-pension, hotel-cafe-restaurant

• pension

◆ cafe-restaurant-bar

zandvoort als badplaats

figuur 4.7-a

0 100 200m

4.7 Zandvoort als badplaats

4.7.1 Strandbezoek

Het karakter van Zandvoort wordt sterk bepaald door de kombinatie van badplaats en woonplaats. De hoofdattraktie van Zandvoort als badplaats is het strand, daarnaast vormen het casino en het circuit - met zijn niet kontinue karakter - specifieke attrakties.
Het dorpscentrum ligt op zeer korte afstand van het strand en is - hoewel op een niet ruimtelijk geïntegreerde wijze - erg attraktief voor de strandbezoeker. De boulevard zowel het wandelgebied 'Boulevard Barnaart' als de Passage heeft een hoge potentiële kwaliteit die nog nader moet worden uitgebouwd.

Het strandbezoek en derhalve het overwegend deel van het toeristenbezoek aan Zandvoort is sterk afhankelijk van het weer.

Tabel 7 Bron: rekreatie-onderzoek 1978

De strandbezetting was in de seizoenmaanden mei t/m augustus, 123 dagen als volgt:

1974	gunstig	44	dagen	Ongunstig	79	dagen
1975	"	58	"	"	65	"
1976	"	68	"	"	55	"
1977	"	35	"	"	88	"
1978	"	37	"	"	86	"

4.7.2 Toekomstige ontwikkeling

De nadruk bij de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort als badplaats zal liggen bij het versterken van bestaande attrakties en kreëren van nieuwe badplaats attrakties, die met name het seizoen kunnen verlengen en akkommodatie bieden bij slecht weer.

In het rapport 'Zandvoort Ondernemen en toerisme' (1979) zijn verschillende suggesties geïnventariseerd: bioskopen, openlucht bioskoop, amusementspark, theater, overdekte sportakkommodatie, paardesport, watersport, markt, bowling akkommodatie, optreden befaamde artisten. Bij het ontwikkelen van dergelijke ideeën dient onderzocht te worden in hoeverre dergelijke attrakties aansluiten bij de wensen van de potentiële bezoeker.

4.7.3 Regionale ligging

Zandvoort is zeer gunstig gelegen ten opzichte van Haarlem en Amsterdam. In het ontwerp streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (Noord Holland 1978) wordt gesteld dat het bezoek aan de stranden van Zuid-Kennemerland en IJmond zich stabiliseert.
Voor een deel wordt dit toegeschreven aan de bij mooi strandweer optredende kongestie in het autoverkeer.
Struktureel is dit voor de piekdagen niet te verbeteren zonder grote aanslagen op landschap en milieu en zonder dat een groot deel van de aantrekkelijkheid van het te bezoeken objekt verloren gaat. Momenteel wordt in de studie 'Zuid-Kennemerland' onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de zaak op deze dagen in de hand te houden.
In Zandvoort kan vooralsnog alleen gestreefd worden naar optimalisering van de bestaande parkeerakkommodatie en zoveel mogelijk verzachten van de overlast door verbetering van de wegenstruktuur en regulering van de verkeersstromen.
Toename van het autoverkeer buiten de piekdagen waarbij gebruik wordt gemaakt van de (verbeterde) wegenstruktuur en parkeerakkommodatie buiten de woongebieden is mogelijk.
Zandvoort heeft door de ligging van het station dichtbij het strand een belangrijk voordeel boven andere badplaatsen. Bij de toekomstige ontwikkeling en versterking van de attraktiviteit van de badplaats dient hierop ingespeeld te worden.
Ook een verbetering van de fietsroutes en een verbetering van de busroute verdient alle aandacht.

4.7.4 Mogelijkheden binnen Zandvoort

Op figuur 4.7.a is aangegeven dat de meeste hotels, pensions, restaurants en kafee's in het centrum en de omgeving van het station gesitueerd zijn, de konsentraties van tweede woningen bevinden zich, met uitzondering van 'de Schelp', op de Zeereep-Noord en Zeereep-Midden (figuur 4.7.c).

Op de boulevard bevinden zich, tussen centrum en de strandpaviljoens op het strand, weinig 'bezoek'-funkties en attrakties. In hoofdstuk 6 wordt daar verder op ingegaan. Het strand is uiteraard de grote trekker en geeft in de zomer een zeer levendig beeld De strandpaviljoens die als tijdelijke bebouwing in de zomer aanwezig zijn spelen daarop in en bieden steeds meer mogelijkheden die verder gaan dan de pure verzorging van strandstoelen en versnaperingen.

Gezien de aansluiting met de aanwezige elementen en de ruimtelijke mogelijkheden dient voor nieuwe attrakties waaronder een slecht-weer akkommodatie in het noorden ruimte gevonden te worden. Een korte loopafstand tot het station is aanwezig, een goede bereikbaarheid vanaf de toevoerwegen is aldaar te realiseren.



zandvoort als badplaats
figuur 4.7-b
0
200
400 m
zee
strand
k kampeerterreinen
ci circuit
G golf
g midgetgolf
m manege
z zwembad
c casino
d dolfirama
b bowling
k
ci
k
k
m
g
m
G
k
z
d
b
c
m

Als het circuit weg moet, wordt ter vervanging daarvan ruimtelijke reservering van een komplex met badplaatsattrakties noodzakelijk geacht.
Als het circuit blijft kan uiteraard eveneens een rekreatieve 'trekker' met badplaatsattrakties ontwikkeld worden. Gaat het circuit weg dan is een ontwikkeling van een rekreatieve 'trekker' die het bezoek aan Zandvoort buiten de stranddagen versterkt d.w.z. een verbreding van het seizoen, vanuit ekonomische redenen, geboden.
Bij een 'rekreatieve trekker' dienen we te denken aan een komplex waarin velerlei overwegend overdekte, aktiviteiten geboden worden c.q. mogelijk zijn, daarbij kan gedacht worden aan restaurants, akkommodatie voor aktieve ontspanning in de vorm van allerlei spelen en voor passieve ontspanning.

De nadruk ligt daarbij op de promotie van Zandvoort als badplaats ook bij slecht weer en koudere jaargetijden.
Een dergelijk komplex dient dichtbij of aan het strand te liggen en tenminste een direkte looprelatie te hebben met rekreatieve verblijfsmogelijkheden. Door een dergelijke ruimtelijke konsentratie versterkt het strand het bezoek aan de attraktie en deze tesamen het bezoek aan Zandvoort.

In het kader van de struktuurstudie worden mogelijke situeringen van een dergelijk komplex globaal aangegeven.
In werkelijkheid dient men zich een verwevenheid van funkties voor te stellen o.a. met verblijfsakkommodatie en parkeervoorzieningen.
Om een goede uitloop naar het strand mogelijk te maken dient bij de planontwikkeling voor een 'rekreatieve trekker' overwogen te worden de hoofdwegenstruktuur om het komplex heen te leggen.

4.7.5 Verblijfsrekreatie

In Zandvoort zijn vijf campings aanwezig n.l. strandtentenkamp, De Branding, Zeereep, Duinrand en Sandevoerde tesamen beslaan deze terreinen een oppervlakte van ongeveer 20 hectare (zie figuur 4.7.b)

Globaal zijn 350 tweede woningen aanwezig.
Vanuit het huisvestigingsaspekt van Zandvoorts eigen inwoners is een toename van het aantal tweede woningen ongewenst (figuur 4.7.c).
Opdat toch het aantal verblijfsrekreanten kan toenemen dient het beleid gericht te zijn op een intensivering van het gebruik van de bestaande tweede woningen.

Als verder in deze struktuurstudie wordt gesproken over mogelijk nieuw te realiseren badplaats akkommodatie wordt een vorm voorgestaan waarbij een permanent gebruik door rekreanten van deze akkommodatie wordt gegarandeerd.

Deze akkommodatie dient ook te voorzien in een gekonsentreerde verblijfsmogelijkheid met een zodanige beheersvorm dat een wisselende groep gasten er zo mogelijk het gehele kalenderjaar gebruik van maakt.
Hiervoor zijn verschillende beheersvormen denkbaar onder andere de in ons land bekende vorm van 'periode-eigendom', die per verblijfsweek aan de eigenaren worden verkocht en waarbij de eigenaar slechts een gebruiksrecht heeft van enkele weken.
Het overige deel van het jaar wordt de verblijfsakkommodatie via een organisatie aan derden verhuurd met als uitgangspunt een vol-jaar bezetting.

huidig gebruik
open ruimten
figuur 4.8-a

0 200 400m

open ruimte zonder specifiek gebruik

open ruimte met rekreatief gebruik

open ruimte - begraafplaats

waterwingebieden



konsentraties
2^e^ woningen
figuur 4.7-c



mogelijke
bouwlokaties
figuur 4.8-c

0 200 400m



inventarisatie lokaties figuur 4.8-b

4.8.2 Mogelijke woningbouwlokaties

Omgeving station (lokaties A + B)

De lokatie A ligt als driehoekig terrein tussen de spoorrails ten noordoosten van het station en de lokatie B ligt tussen de rails en de Van Speijkstraat. Een deel van dit overigens braakliggende terrein wordt gebruikt als rangeerterrein.

Aan de noordpunt, aan de Van Lennepweg, bevindt zich het gemeentelijk vuillaadstation. Het rangeren en het vuilladen geschiedt alleen overdag. Over het terrein loopt een voetpad van het stationsplein via de voetbalvelden naar de sporthal aan de A.J. van der Moolenstraat. De lokatie A ligt tussen de rails en het station en is daardoor moeilijk bereikbaar en geïsoleerd van het dorp. Aanzienlijk hoger gelegen is de lokatie B, ten oosten van de Van Speijkstraat.

De centrale ligging en de samenhang met het station maken het terrein geschikt voor openbare of rekreatieve voorzieningen en mogelijk een kleine kantoorakkomodatie. Met een dergelijke bebouwing kan het stationsplein afgebouwd worden, waarbij tevens parkeerakkomodatie ten behoeve van zowel het station als het strand als nieuwe voorzieningen (zie ook hoofdstuk 6) gerealiseerd kunnen worden. Plaatsing van een garagebedrijf annex showroom is in het noordelijk deel van dit gebied mogelijk.
Rond het station, gemengd met genoemde funkties en in het overige deel van deze lokaties kan een aantrekkelijk woonmilieu dicht bij de kern en het strand ontwikkeld worden, waarbij uitgegaan wordt van woningbouw in een gestapelde vorm.
Het in het terrein aanwezige nivoverschil kan uitgebuit worden voor dubbel grondgebruik, zoals wonen boven parkeren. Het mogelijk te realiseren aantal ligt tussen de 120 en 160 woningen.

Zeereep Noord (lokaties C, D en E)

Lokatie C

Het aan de kop van de Van Lennepweg gelegen braakliggende terrein C kan kwa begrenzing nog enigszins wijzigen afhankelijk van de gekozen hoofdopzet van de wegenstruktuur. Dit terrein is gunstig gelegen dichtbij het station en de kern en met een direkte verbinding naar het strand.

Door de ligging dichtbij zee en kampeervoorzieningen, is dit terrein geschikt voor badplaatsattraktie eventueel gekombineerd met verblijfsakkommodatie. Parkeerakkommodatie voor strandbezoek als wel voor een rekreatieve 'trekker' is gewenst.

4.8 Ruimtelijke inventarisatie open plekken

Algemeen:

In deze paragraaf worden de open plekken die in en om de bebouwde kom van Zandvoort liggen afgetast (figuur 4.8.a en 4.8.b).
Na een toetsing worden deze plekken ingeperkt tot terreinen die mogelijk voor woningbouw bestemd kunnen worden.
Hierna worden deze mogelijke woningbouwlokaties besproken. Bij de verschillende modellen voor een struktuurschets wordt uit de lokaties een keuze gemaakt.

4.8.1 Inperking open plekken tot mogelijke woningbouwlokaties (figuur 4.8.b en 4.8.c)

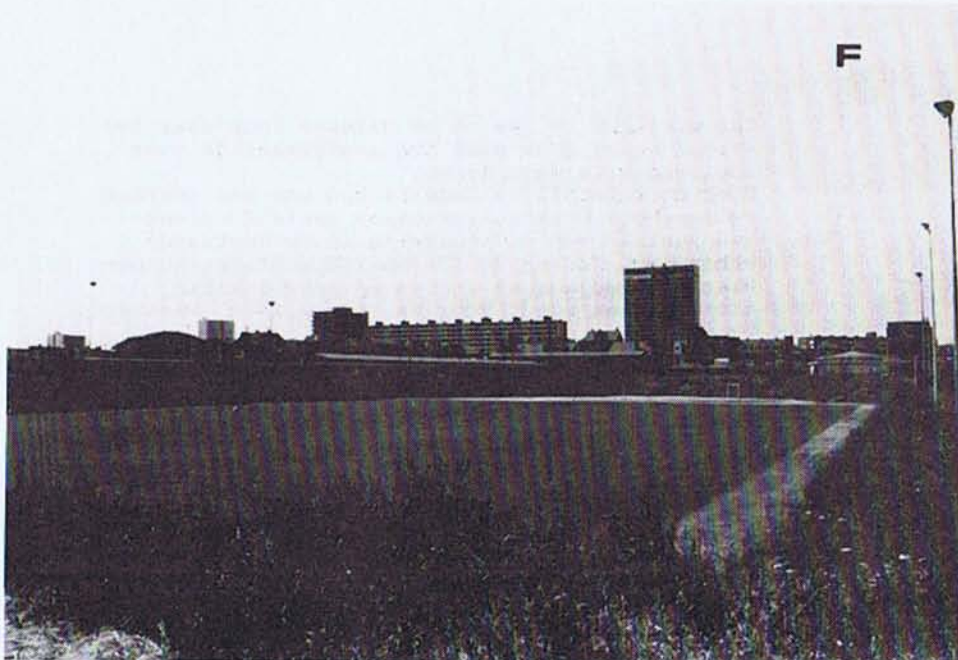
Bij de inperking van de open plekken tot mogelijke woningbouwlokaties is de volgende 'zeef' gehanteerd:

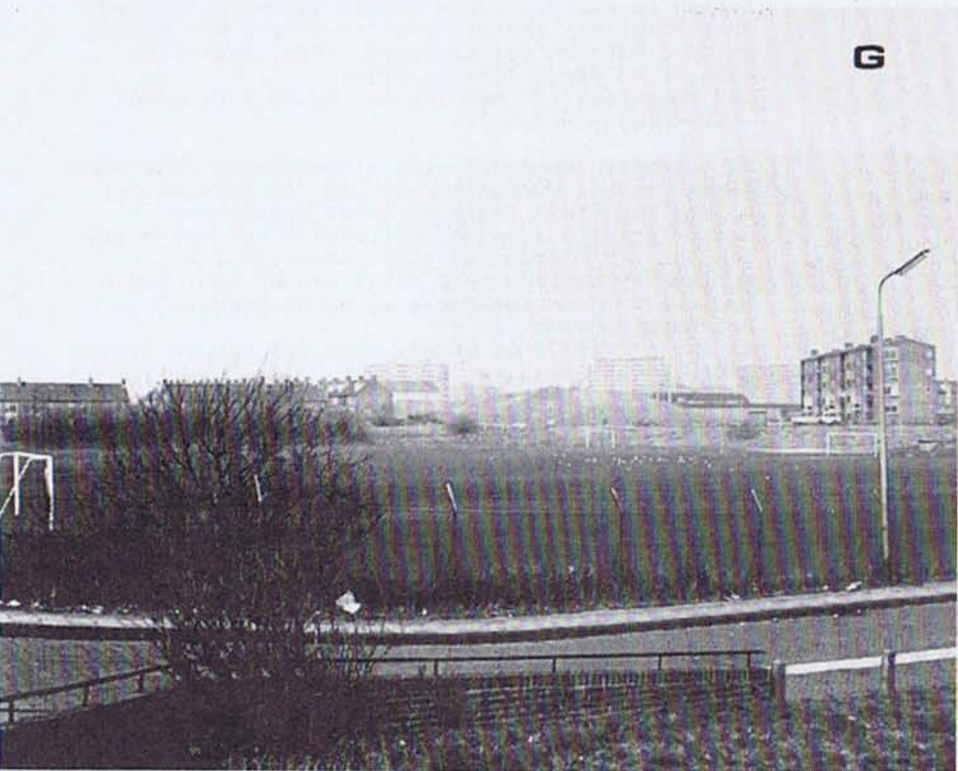
1. In verband met bijzondere beheersvormen en eigendomsverhoudingen blijven bepaalde terreinen buiten beschouwing, zoals bepaalde waterwingebieden en het gebied in gebruik van de Kennemer Golf en Countryclub.

2. Grenzend aan de kom zijn enkele zeer waardevolle terreinen o.a. vanwege de aanwezige vegetaties.
Hiertoe hoort vooral het Kostverlorenpark en delen van het duingebied.

3. Bouwen in het duinlandschap is alleen aanvaardbaar indien daarbij optimaal rekening wordt gehouden met de terreinvorm.
Om de duinen te handhaven dient bij voorkeur in de lager gelegen vlakke stukken gebouwd te worden.

lokatie	naam	gebruik	terrein-oppervl. in ha.	moeilijkheids-faktor-dichth.	hoog of laagbouw	woning-aantal
A + B	Nemeog/station	terrein spoorwegen	2,5	-	H	120-160
C	Kop van Lennepweg	braak	2,5	±	H	120-180
D	Camping 'De Zeereep' en kabelloods	kampeerterr.	3,5/5	-	H + L	120-200
E	eind boulevard	braak	0,5	+	H	ca. 50
F	voetbalvelden langs spoor	sportvelden	3	+	L	120-150
G	sportveld Van Lennepweg	sportvelden	3	-	H/L	120/180
H	begraafplaats Van Lennepweg	deels braak	1	±	L	50
K	Heimansstraat Lorenzstraat	braak	2,5	-	L	80
L	Lorenzstraat/ Kop Reinwardtstraat	braak	2,0	-	L	60
M	Kamerlingh Onnesstraat	braak	1,5			
N	Parkeerterr. watertoren	parkeerterr.	0,3	±	L	ca. 20
	Diverse kleine lokaties					ca. 100
P1	Zuid/Ir Friedhoffplein	parkeerterr	4	-	L	120-150
P2	Zuid/Cort v.d. Lindenstraat	duingebied	3,5	-	L	ca. 120
P3	Zuid/C. v.d. Werffstraat	duingebied	5	-	H + L	150-200
P4	Zuid/Z'voortselaan	Amsterdams waterwingeb.	3	-	L	0-100
R1	Dr P. Thijsseweg	braak	0,5	-	L	ca. 20
R2 + S5	Circuit ZO	circuit	2,5	-	L	100
S1	Circuit ZW	duingebied/ circuit	1,5			
S2	Circuit ZW	duingebied/ circuit	4,5	-	L	180
S3	Circuit ZW	duingebied/ circuit	1,5			
S4	Circuit ZO	duingebied	1,5		L	60
T1	Trekkerskamp 'De Branding'	kampeerterr.	2,5			
T2	Toegangsweg circuit	parkeerterr.	4	-	L	160-200





Op een dergelijke wijze kunnen hier indien voor woningbouw wordt gekozen ca. 50 woningen gerealiseerd worden.

Oud Noord (lokaties F,G en H)

De voetbalvelden tussen de spoorbaan en de A.J. van der Moolenstraat(F) en aan de Van Lennepweg (G) zijn in gebruik bij de Zandvoortse Sport Vereniging 'Zandvoortmeeuwen'. Op het terrein aan de A.J. van der Moolenstraat is de tribune en het kluphuis van deze vereniging. De lokaties F en G kunnen slechts dan potentiële bouwlokaties worden indien aanvaardbare vervangende sportterreinen en akkommodaties kunnen worden aangeboden.
Tussen de voetbalvelden loopt een voet- en fietspad van het stationsplein naar de A.J. van der Moolenstraat. Door het terrein F in samenhang met de spoorlijn en de lokaties A en B ligt Oud Noord geïsoleerd van de kern en is geen aansluiting met de overige bebouwing aanwezig. De velden, die omgeven zijn door een hoog hekwerk, hebben voor de bestaande woonomgeving alleen waarde vanwege de openheid.

Op een deel van de lokatie H aan de Van Lennepweg bij de toegang naar de begraafplaats is 'De Bunker' van de Willibrordusgroep van Scouting Nederland. Het terrein wordt begrensd door de Van Lennepweg, de begraafplaats en de fietsroute langs het spoor van Nieuw Noord naar de kern van Zandvoort. Een deel van het overigens braakliggende terrein is ingericht als parkeerterrein voor de begraafplaats.

Door de lokaties F, G en H voor woningbouw te bestemmen wordt het bestaande woongebied versterkt.
Bij bestemming van H tot woongebied zal in de direkte omgeving van de begraafplaats een vervangende parkeerakkommodatie worden ingericht. Door bebouwing van de lokaties A, B en F wordt de relatie Oud Noord met de kern en het station versterkt. Met de bebouwing van lokatie G en de hierna te bepreken lokatie K wordt tevens een ruimtelijke aansluiting verkregen tussen Nieuw Noord en Oud Noord.

In laagbouw kunnen in de lokatie F tussen de 120 en 150 woningen; in lokatie G tussen de 120 en 150 woningen en in de lokatie H ca. 50 woningen gebouwd worden.

Nieuw Noord lokaties (lokaties K, R1, L en M)

Lokatie K, tussen de Heimanstraat, Lorenzstraat en de duinen bevat het noodgebouw van de Nicolaasschool met speelplaats en basketballveld. Voor het overige ligt het terrein braak.

De lokatie R1 ligt tussen de duinen aan de Dr Jac. P. Thijsseweg bij de kleuterschool 'Woelwaters'.
Het gebied L is evenals K een vlak gebied onderaan de duinen en wel ten noorden van de flats Lorenzstraat aan de kop van de Reinwardtstraat.

C



D



Het uitzicht op zee en de direkte loop naar het strand maakt deze plek ook aantrekkelijk voor woningbouw in meer lagen.
Door de ruimtelijke beperkingen van het terrein zullen hoge bouwkundige eisen gesteld worden ten aanzien van de inpassing in de bestaande bebouwing. Tussen de 120 en 180 woningen kunnen hier gebouwd worden indien op deze lokatie niet gekozen wordt voor de rekreatieve 'trekker'.

Lokatie D

Afhankelijk van gekozen hoofdopzet van de wegenstruktuur kan de zuidelijke begrenzing ter plaatse van de kabelloods met de lokatie C nog enigszins wijzigen.
De westelijke strook van dit terrein bestaat uit een hooggelegen parkeerstrook naast de laaggelegen 'kuil' waarin het caravanpark is gelegen.
Ook hier is het strand op korte afstand.
Hoewel verderweg van de kern dan de reeds genoemde lokaties is er sprake van alleszins redelijke bereikbaarheid van de voorzieningen.

Er dient een ruimtelijke samenhang (zie par. 4.7) tussen de situering van een slecht-weer akkommodatie c.q. een rekreatieve 'trekker', het strand en de situering van kampeerterrein, vakantiehuisjes en dergelijke te zijn.
Een koppeling van camping met de in C genoemde attraktie is mogelijk.

De gemeenteraad heeft zich uitgesproken voor handhaven van een woonbestemming op dit terrein en beroep ingesteld tegen de aanwijziging van Gedeputeerde Staten met betrekking tot het wijzigen van die bestemming (zie paragraaf 2.2).
Woningbouw op lokatie D sluit aan op woningbouw op lokatie C en lokatie B en op de bestaande Zeereepbebouwing.
De 'kuil' kan benut worden voor een dubbel grondgebruik van wonen en parkeren.
Ook kan het nivoverschil voor bijzondere vormen van woningstapeling gebruikt worden. Het aantal te realiseren woningen ligt tussen de 120 en 200.

Lokatie E

De open plek aan het eind van Zeereep Noord op de hoek van Boulevard Barnaart en de Van Alphenstraat heeft door zijn eindsituatie bijzondere kenmerken.
Naar het westen is er uitzicht op strand en zee, en naar het noorden en oosten op het duinlandschap.

Evenals lokatie C is deze plek geschikt voor zowel badplaats attraktie als voor gestapelde woningbouw.
Met een toekomstige bebouwing kan een afronding van Zeereep-Noord en de boulevard gemaakt worden.

M



I



Het aan de Kamerlingh Onnesstraat gelegen braakliggende terrein M grenst aan het woongebied en ligt langs de spoorbaan in de strook waarin bedrijfsaktiviteiten gesitueerd zijn zoals de remise Dienst Publieke Werken en de rioolzuiveringsinstallatie. Het bestemmen van de gebieden K, R1, L en M tot woningbouw betekent een versterking van Nieuw Noord.

Er is een goede bereikbaarheid met de voorzieningen zoals de scholen in deze wijk en goede aansluiting op aanwezige infrastruktuur.

Doordat de lokatie L in de schaduw van de flat Lorenzstraat ligt zijn de bouwmogelijkheden beperkt tot een situering in het verlengde van de Reinwardtstraat en aan de Thomsonstraat.
Om deze reden is een klein aantal woningen opgevoerd. Vanwege de aanwezige duinen is alleen laagbouw mogelijk.

In aansluiting op woningen aan de Fahrenheitstraat is laagbouw op de lokatie M mogelijk.

Alleen binnen het bestaande bedrijvengebied in Nieuw Noord is ruimte voor bedrijfsvestiging of bedrijfsverplaatsing in Zandvoort voorhanden.
Zoals in paragraaf 4.5 is aangegeven moet voor met name bedrijfsverplaatsingen ruimte gereserveerd worden.

Aansluitend op het bestaande bedrijvengebied en kwa ontsluiting is ruimte voor deze bedrijfsverplaatsingen in feite alleen mogelijk op lokatie M.

De te realiseren woningaantallen in laagbouw zijn:

voor K: ca. 80, voor R1: ca. 20, voor L: ca. 60.

Kleine lokaties (lokaties I en N)

Lokatie I

Het duingebied ten zuiden van de spoorlijn waar het 'visserspad' doorheen loopt, vormt een onderdeel van het duingebied ten oosten van Zandvoort.
Dit duingebied, waarin tevens het golfterrein (U) en het Kostverlorenpark (Q) gelegen zijn dringt kwa groenstruktuur door tot in de oostelijk van de kom gelegen bebouwing en vindt als het ware een beëindiging enerzijds in het open zicht op de gereformeerde kerk aan de Julianaweg en anderzijds langs de spoorlijn en de begraafplaats.
De situering van christelijke Mavoschool aan de Sophiaweg sluit ten dele het open zicht op het duingebied af.
Gezien vanuit deze feitelijke situatie is een kleine lokatie I tussen Clarastichting ende Mavo mogelijk waarbij het perifere karakter behouden moet blijven.


E


K


H


L

P2



P2



De lokatie P2 kan voor woningbouw gebruikt worden waarbij zorgvuldige inpassing tussen de bestaande duinen dient plaats te vinden. Vanaf de Cort van der Lindenstraat is ontsluiting van eventuele 'doodlopende' bebouwing mogelijk. Het verdient aanbeveling een 'doorgang' tussen deze lokatie en het afgeschermde waterwingebied onbebouwd te laten en ten aanzien van het resterend duingebied extra beheersmaatregelen te nemen. (Plaatselijk afschermen tegen betreding).

Ter plaatse van P3 en P4 dient rekening gehouden te worden met de aanwezige vegetatie.
In aansluiting op P3 kan P4 voor woningbouw gebruikt worden, de ligging binnen het Amsterdams waterwingebied bemoeilijkt de feitelijke realisatie.
Vanwege de verkeersproblematiek (zie 5.4) dient een verkeerstaak van de Frans Zwaanstraat voor ontsluiting van de bebouwing ten zuiden van de spoorlijn overwogen te worden. Met name kan dit betekenen dat een deel van de lokaties P3 en P4 voor een nieuwe weg benut wordt.
De mogelijke aantallen te realiseren woningen zijn:

voor P1: 120 - 150	laagbouw, in kombinatie met parkeren strand;
voor P2: 120 - 150	laagbouw, in te passen in het duingebied;
	Door gebruik te maken van de nivoverschillen vindt dubbelgrondgebruik van bewonersparkeren en wonen plaats;
voor P3: ca. 200	op deze lokatie aan de toegang van Zandvoort is een deel gestapelde woningbouw verantwoord;
	voor het overige dient de laagbouw ingepast te worden in het bestaande duingebied;
voor P4: ca. 100	woningen in aansluiting op P3 (P3 en P4 zijn in feite één lokatie)

Omgeving circuit (lokaties R, S en T)

Deze lokaties zijn alle gelegen ten noorden van Zandvoort in de vlakkere delen tussen de duinen en grenzend aan het circuit dan wel gelegen binnen het circuit gebied. De lokaties R in het zuidoosten van het circuitgebied bij de panoramabocht zijn aan de Dr. Jac. P. Thijsseweg dichtbij het bovenstaande woongebied Nieuw Noord gelegen. R1 is hierboven al genoemd bij Nieuw Noord. De lokaties S zijn binnen het circuit gelegen en sluiten niet direkt aan bij het huidige woongebied. Wel zijn ze dichtbij het strand, het zwembad en de scholen aan de Dr. Jac. P Thijsseweg gelegen.
De lokaties T sluiten aan bij de Zeereep Noord.
Op de plek T1 is het trekkerskamp 'De Branding' gelegen.
Het terrein T2, de toegang tot het circuit, wordt momenteel deels gebruikt als parkeerterrein.

T2



P1



Op lokatie I zijn het aantal te bouwen woningen beperkt en moet in de vormgeving tot uitdrukking komen dat hiermee geen aanzet tot verdere woningbouw gegeven wordt. De lokatie I kan gereserveerd worden voor een eventuele uitbreiding van de Clarastichting.

Lokatie N

De lokatie N bij de watertoren is als parkeerterrein in gebruik. Op het terrein bevindt zich een benzine-verkooppunt annex autowas en doorsmeerakkommodatie.

De bestaande parkeervoorziening is belangrijk voor bezoekers van de winkels en horeca in de kern en de badplaatsattrakties in de direkte omgeving. Derhalve moet een mogelijke woningbouwbestemming van dit terrein gekombineerd worden met parkeren. Ongeveer 20 woningen zouden hier in een stapeling met parkeerakkommodatie gebouwd kunnen worden.

Diverse kleine lokaties

Voor het overige zijn tussen de bestaande bebouwing nog 'gaten' en bouwmogelijkheden aanwezig. Het totaal aantal te realiseren woningen op deze kleine lokaties wordt op ongeveer 100 geraamd.

Ten zuiden van de kom (lokaties P1, P2. P3 en P4)

Ten zuiden van de bebouwde kom van Zandvoort ligt het gebied 'de Vlaaije' waarvan het noordelijk deel openbaar is, aansluitend op het zuidelijk deel dat tot het Amsterdams waterwingebied behoort. Evenals het gebied ten Noordoosten van Zandvoort bovengenoemd gebied terrein gekenmerkt door het aanwezige duinreliëf, waarbij rond de vijver ter hoogte van de Leeuwerikkenstraat een waardevolle, natuurlijke samenhang droog duin - natte vallei aanwezig is (zie 4.2).

Hoewel deze strook ten zuiden van de kom geen wandelgebied is in traditionele zin, is door intensieve betreding dit gebied steeds kaler geworden. Het meest westelijk deel van deze strook, als het ware de oksel van Zeereep Zuid, is ingericht als parkeerterrein voor strandbezoekers. Het oorspronkelijke duingebied is daar reeds aangetast en geëgaliseerd (lokatie P1). Verder zijn er vlakkere stukken ontstaan waar in een aantal 'teellandjes' zijn (lokatie P2)

Intensieve woningbouw kan alleen plaatsvinden in de vlakkere delen.
Alleen de lokatie P1, P2, P3 en P4 zijn voor de woningbouw te benutten, waarbij een zorgvuldige inpassing in het duinlandschap dient plaats te vinden.
Ten aanzien van lokatie P1 moeten oplossingen voor het parkeren gevonden worden. Door gebruik te maken van de aanwezige hoogteverschillen kan op éen parkeerdek gebouwd worden. Doorgaans is dit een kostbare oplossing. Mogelijk behoeft in dit geval geen grondkosten aan de te bouwen woningen worden toegerekend en kan het vrijkomende budget worden besteed aan de bouw van het dek en de duurdere infrastruktuur van de woningen.

4.8.3 Huidig gebruik lokaties

Binnen Zandvoort zijn nog kleine woningbouwlokaties aanwezig, die niet alle in deze opsomming expliciet genoemd zijn. Zoals genoemd kan het totaal aantal te realiseren woningen in deze lokatie op 100 geraamd worden. In bijgaande tabel is ook het huidige gebruik van de lokaties aangegeven. Wordt een lokatie voor woningbouw bestemd dan moet voor het huidige gebruik met name de sportvelden en de parkeerakkommodatie, een oplossing gevonden worden. Sportvelden vereisen grote vlakke terreinen, die in zekere mate binnen het circuitgebied tussen de duinen wel aanwezig zijn.

Het parkeren ten behoeve van te bouwen woningen kan opgelost worden door de woningbouw te kombineren met een gebouwde parkeerakkommodatie. Parkeervoorzieningen elders scheppen is moeilijk.
Ook is het mogelijk elders de parkeerakkommdatie te vergroten door het realiseren van parkeergarages, hetgeen hoge kosten met zich brengt.

Meestal worden braakliggend terrein en duingebied in feite gebruikt als 'uitloop' van het bestaande woongebied en fungeren als buffer voor het afgeschermde duingebied. Door het bebouwen van deze open gebieden of het geven van een aktief-rekreatieve bestemming hier aan schuift die uitloop naar buiten Voor het 'resterende' gebied, dienen beheersmaatregelen genomen te worden om negatieve effekten zoals verder verval en erosie van het duingebied te ondervangen.



R2



S2



De lokaties T hebben evenals de lokaties Zeereep-Noord een direkte relatie met het strand. Het gebied sluit aan bij de bestaande bebouwing en de lokaties D en E.

Handhaving van het huidige gebruik van het circuit maakt woningbouw in de direkte omgeving daarvan onmogelijk. (zie ook 5.3).De binnen het circuit gelegen lokaties S2, S3 en S4 en het bij deze inventarisatie van mogelijke woningbouwlokaties niet genoemde vlakke gebied ten noorden van de bestaande voetbalvelden zijn kwa maat geschikt voor sportterrein. Bij de bespreking van de lokaties Zeereep-Noord (zie ook par 4.7) is reeds gesproken over de noodzakelijke ruimtelijke samenhang tussen de situering van een badplaatsattraktie en het strand en de situering van kampeerterrein, vakantiehuisjes en dergelijke.

Bij een dergelijke 'ketting' van rekreatieve 'trekker' en verblijfsrekreatie kunnen de lokaties T1, T2 en S2 benut worden, hetgeen inhoudt dat de lokatie T1, eventueel in samenhang met E, gereserveerd wordt voor de situering van attrakties, waaronder slecht-weer akkommodatie en binnen de duinen T2 en S2 kampeerterrein en eventuele nieuwe verblijfsrekreatieve voorzieningen gesitueerd worden.

Bij een woonbestemming van de lokaties R, S en T of een deel daarvan dient de woningbouw ingepast c.q. aangepast te worden aan de terreinvorm en een nieuwe 'loop' van Nieuw Noord met het strand (zie ook 5.2)te begeleiden.

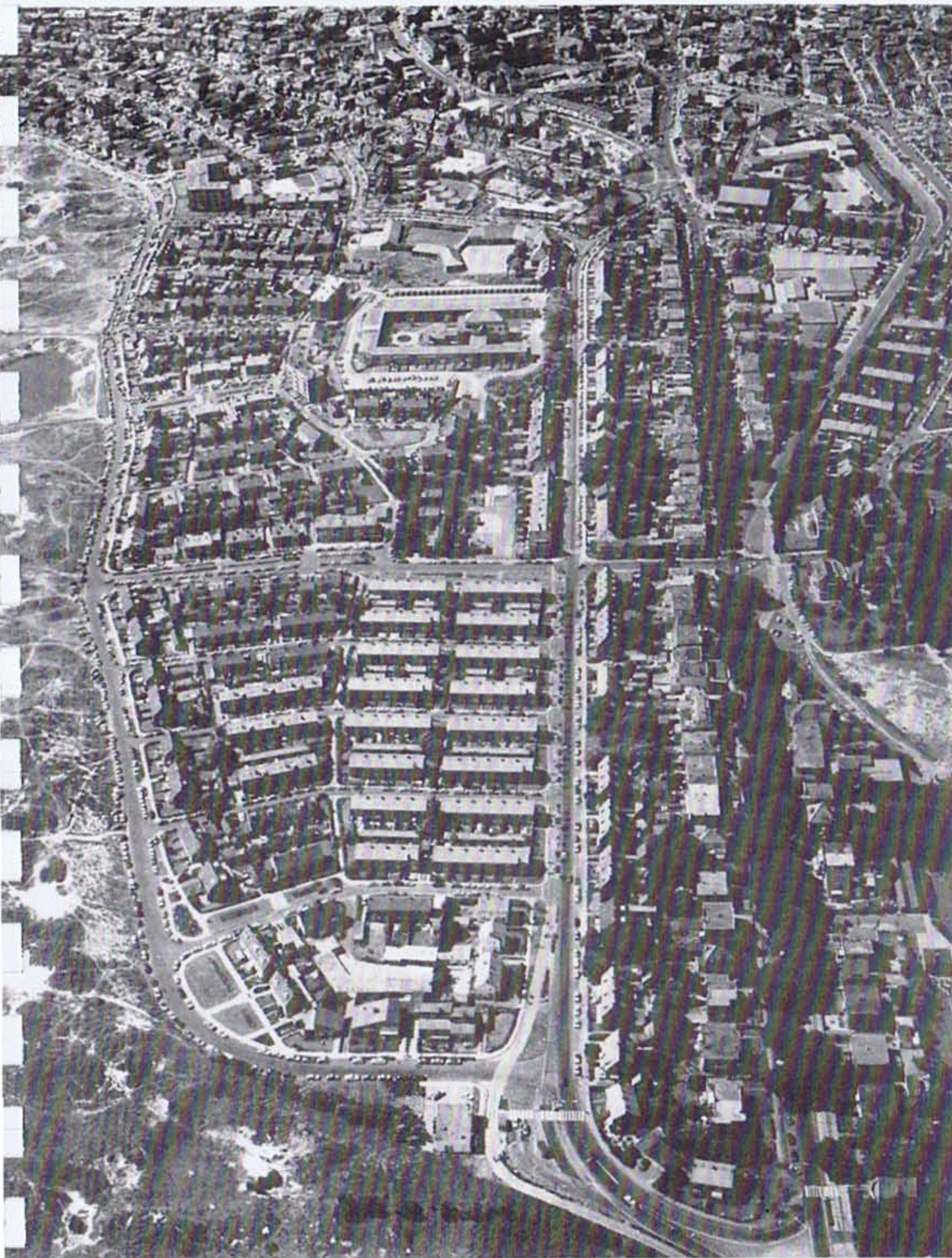
De eventuele woningbouw op de lokatie S2 en T2 sluit aan bij Zeereep-Noord en mogelijke bebouwing van lokaties D en E . Gezien de afstand tot de voorzieningen en slechte aansluiting bij bestaande bebouwing zijn de meest noordelijke lokaties S4, S1, S3 en T1 minder geschikt voor woningbouw.

De op genoemde lokaties mogelijke woningbouwaantallen, in laagbouw zijn op lokatie R2 en S5: ca. 100 woningen, op lokatie S2: ca. 180 woningen en op lokatie T2: 160 à 200 woningen.



ruimtelijke knelpunten

figuur 5.2-a



5. Faktoren, die de ruimtelijke ontwikkeling sterk beïnvloeden

5.1 Algemeen

In het vorige hoofdstuk zijn in de inventarisatie de verschillende planologische aspekten en hun ruimtelijke implikaties besproken. Aan het eind van dat inventarisatie-hoofdstuk is ingegaan op de open plekken in en om de kom van Zandvoort en de daarin aanwezige woningbouwlokaties.

Om tot modellen te komen waarin globaal de toekomstige woningbouwmogelijkheden aangegeven staan, dienen we eerst in te gaan op die faktoren die de toekomstige ontwikkeling van Zandvoort in sterke mate beïnvloeden en als zodanig uitgangspunten opleveren voor verschillende mogelijke ontwikkelingen.

In dit hoofdstuk gaan we derhalve eerst in op de ruimtelijke struktuur van Zandvoort (5.2), waarbij mogelijke oplossingen voor de beschreven knelpunten in die struktuur richtinggevend zijn voor het toekomstig beleid.

De geluidsproduktie van de autoraces op het circuit maken het realiseren van woningbouw in de omgeving van het circuit onmogelijk, daar wordt in 5.3 nader op ingegaan.

In 5.4 wordt ingegaan op de knelpunten in de verkeersstruktuur van Zandvoort.



circuitlawaai
figuur 5.3-a

0 200 400 m

5.2 Stedebouwkundig ruimtelijke struktuur

De volgende ruimtelijke elementen vragen naast het zoeken van geschikte woningbouwlokaties in het kader van de struktuurstudie de aandacht:

. de deels gekonsentreerde dorpsvoorzieningen;
. de relatie van 'dorpshart' met strand;
. de anorganische opbouw van Zandvoort ten noorden van de spoorlijn;
. de aard van de bebouwing langs de kustlijn;
. het gebruik van de boulevard;
. het station N.S.;
. de landschappelijke elementen;
. het verkeer.

5.2.1 Taakstelling

Naast dat in de struktuurmodellen oplossingen gevonden moeten worden voor bovengenoemde ruimtelijke problemen dient tevens ruimte gevonden te worden voor toekomstige ontwikkelingen. Uit de inventarisatie blijkt dat in Zandvoort vooral ruimte gevonden moet worden voor sociale woningbouw. Andere aspekten die op een dergelijke schaal ruimte vragen zijn alleen indirekt aan de orde, in die zin dat indien een bestaand sportveld voor woningbouw gebruikt wordt, terrein voor het te verplaatsen sportveld dient gevonden te worden.
In 4.8 is op alle in en om de kom van Zandvoort aanwezige open ruimte ingegaan. Uit 4.3 komt de toekomstige woningbehoefte naar voren.

5.2.2 Ruimtelijke knelpunten (figuur 5.2.a)

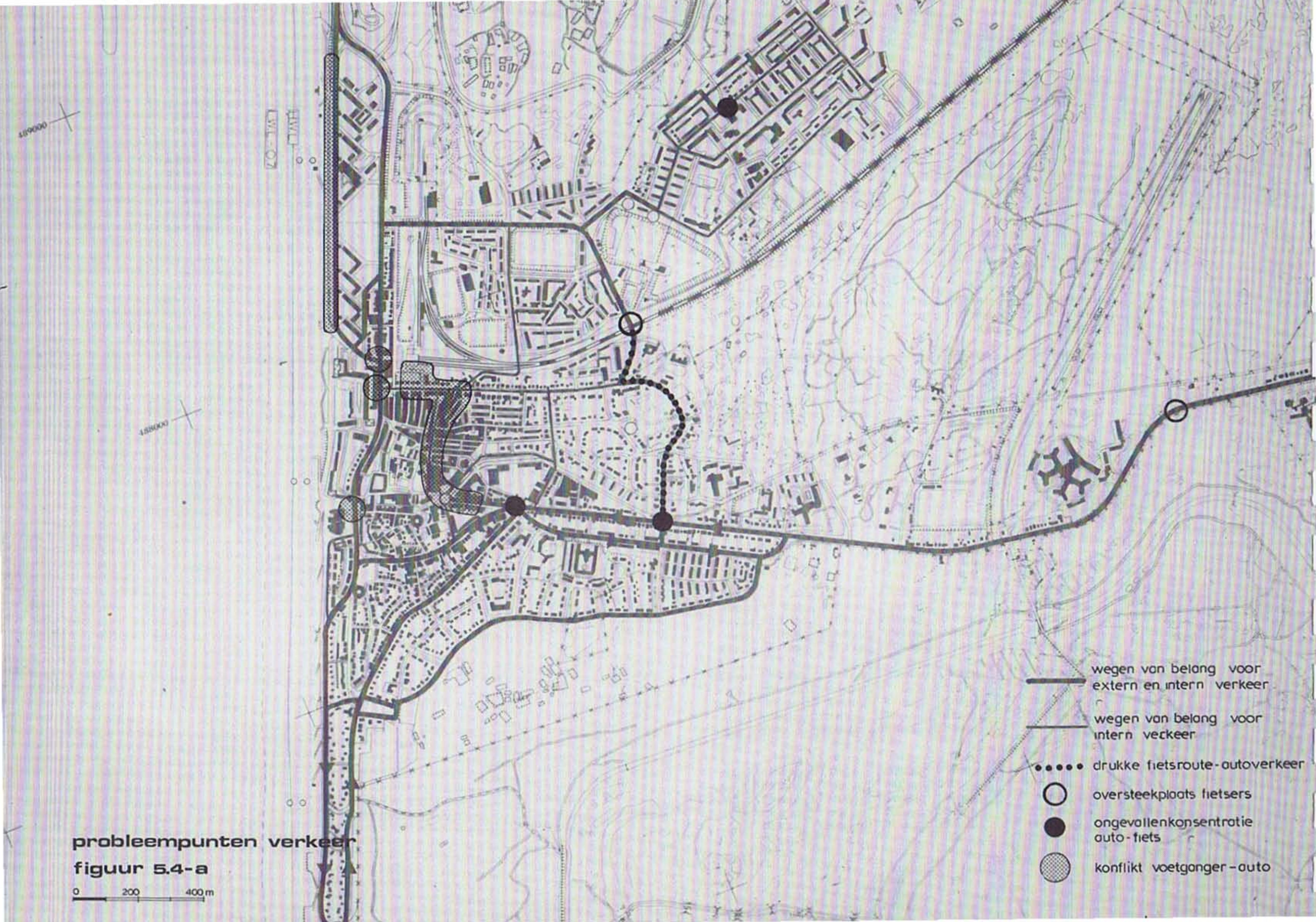
In Zandvoort bestaat een verwevenheid van badplaats en woonplaats. De kern fungeert als centrumgebied met winkels en horeka, zowel voor bewoners als voor toeristen. Over de relatie met de boulevard en het strand is in 4.1 gesteld dat er een tegenstelling is tussen de historische kleinschalige struktuur van de kern en de naoorlogse boulevard-ontwikkeling.
Er is geen duidelijke ruimtelijke begeleiding kwa gebouwde omgeving van de loop vanuit de kern, Kerkstraat naar boulevard en strand. Evenzo is de loop van station en Zeestraat naar boulevard en strand onduidelijk.
In hoofdstuk 6 wordt op deze 'loop' en de boulevard nader ingegaan.
De verbinding tussen de Boulevard Barnaart en de Boulevard Paulus Poot heeft in de Burgemeester Engelbertstraat zodanig gestalte gekregen, dat dit het centrumgebied als het ware afsnijdt van het badplaats-gebeuren op de Zeereep en de boulevard.

In paragraaf 4.1 is aangegeven hoe in Noord een brokkelige struktuur is ontstaan zonder ruimtelijke aansluiting tussen woonbuurten.
Ook de ruimtelijke barrières tussen Nieuw Noord, Oud Noord en de kern zijn nadelig te noemen.

5.2.3. Verbeteren Struktuur

De brokkelige ruimtelijke struktuur van het gebied ten noorden van de spoorlijn kan worden verbeterd door verdichting met woningbouw, waarmee tevens een oplossing geboden wordt aan de vraag naar woningen. Deze woningbouwlokaties A,B,F,G,H,R en K sluiten aan op de bestaande wegenstruktuur en liggen op korte afstand van scholen en winkels.

De huidige barrièrewerking van al die terreinen vervalt met het geven van een woonbestemming aan deze terreinen, waardoor een ruimtelijke en psychologische binding ontstaat. Mede doordat het draagvlak van de winkels en scholen wordt verbeterd, wordt Noord versterkt en ruimtelijk meer één geheel. Oostelijke uitbreiding zou alleen kunnen ten koste van zeer waardevolle elementen zoals het Kostverlorenpark. De geleidelijke overgang van bebouwing naar duinlandschap is hier zeer gaaf.



probleempunten verkeer

figuur 5.4-a

5.3 Geluidbelasting circuit

5.3.1 Circuit, bepalend voor situering toekomstige woningbouw.

Voor de mogelijke situering van de toekomstige woningbouw is het al of niet handhaven van het circuit een bepalende faktor vanwege de door de races veroorzaakte geluidbelasting.
Het spoorweglawaai en verkeerslawaai zijn niet van invloed op de keuze van de woningbouwlokaties. Wel geven zij in enkele lokaties beperkingen die passen binnen de marges van de geschatte woningaantallen. In de "Struktuurstudie Zandvoort, Verkeer en Geluid" d.d. mei 1980 van Buro Goudappel en Coffeng wordt hier nader op ingegaan.
Door het Buro Goudappel en Coffeng wordt in voornoemd rapport een indikatieve zônering van de 'representatieve' geluidsproduktie, veroorzaakt door het circuit, gegeven.

Deze zônering is indikatief omdat de lijnen van de geluidbelasting theoretisch vastgesteld zijn aan de hand van beperkt voorhanden zijnde gegevens.
Onder 'representatieve races' worden 80% van de races verstaan, die op 500 meter ca 60 dB(A) en minder op die afstand produceren.
Bij deze 'representatieve' geluidsproduktie zijn de grote lawaaimakers de internationale races, namelijk de formules 1,2 en 3 die op 500 meter ca 75 dB(A) produceren, buiten beschouwing gelaten omdat deze groep in 1979 slechts 17 uur van de baan gebruik heeft gemaakt. Worden deze races wel in de beschouwing betrokken, dan kan slechts ten zuiden van de kom gebouwd worden.

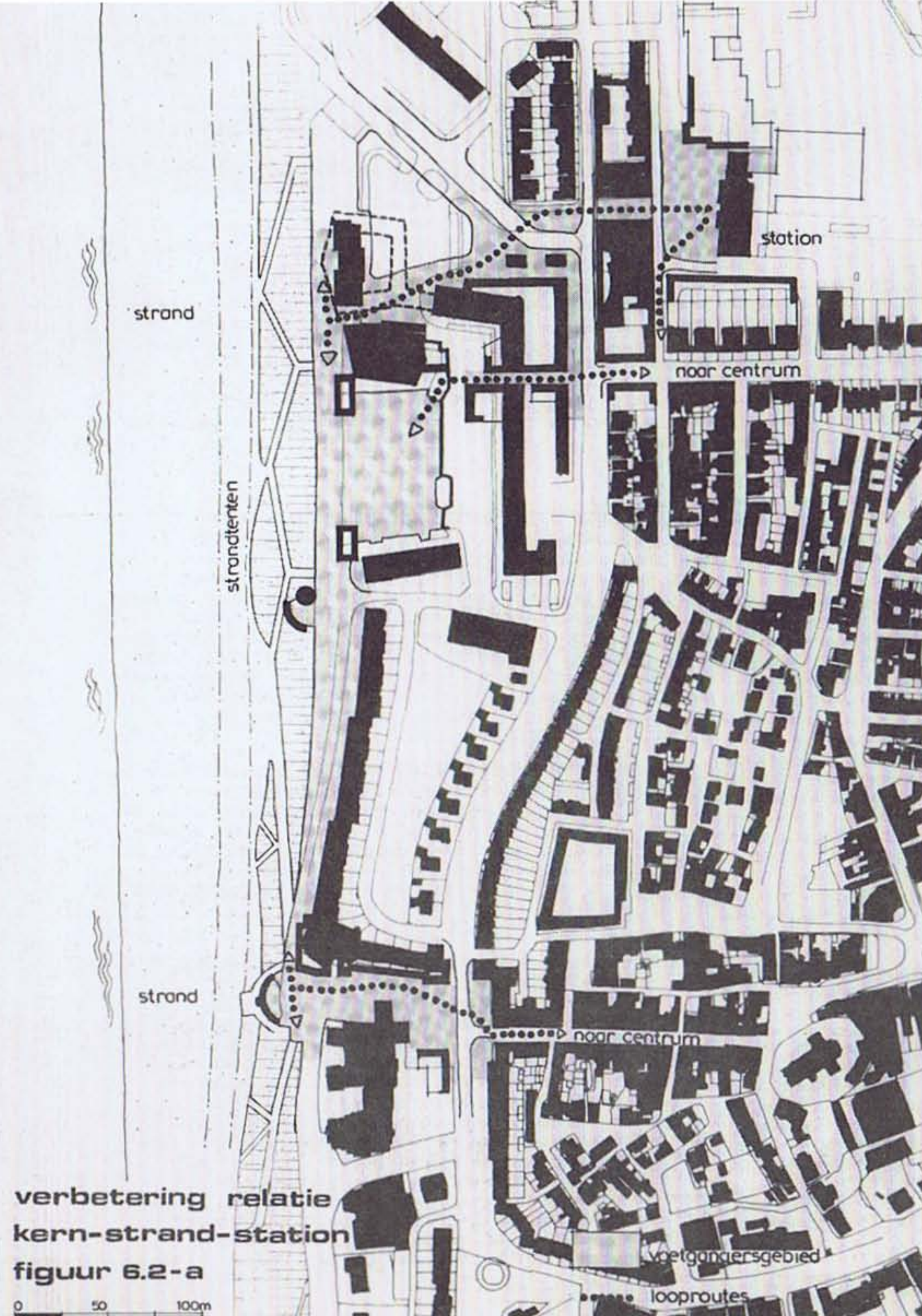
5.3.2 Indikatieve zônering

Uit de indikatieve zônering (zie figuur 5.3.a) van de geluidsproduktie van de 'representatieve' races blijkt, dat in het gebied grenzend aan het circuit geen nieuwbouw kan plaatsvinden en maatregelen aan bestaande woonbebouwing waarschijnlijk noodzakelijk is.
In de zône waar de geluidbelasting ligt tussen de 55 en 65 dB(A), is onder bepaalde voorwaarden woningbouw mogelijk. Van Gedeputeerde Staten moet ontheffing van de 55 dB(A) grenswaarde verkregen worden voor nieuwe woningen op de lokaties binnen deze zône.

De in deze zône gelegen lokaties zijn: kop Van Lennepweg (C), de strook tussen de Van Speijkstraat en de spoorbaan (A en B), de twee voetbalvelden langs de spoorbaan (F), het sportveld aan de Van Lennepweg (G) en het terrein tussen de begraafplaats en de Van Lennepweg (H).

5.3.3 Zuid

Ten zuiden van de spoorlijn wordt bij 'representatieve' races de grenswaarde van 55 dB(A) niet overschreden. Wat betreft circuitlawaai zijn hier geen problemen. Indien ook de races van de formules 1, 2 en 3 (in 1979 totaal 17 uur) bepalend zijn voor de beoordeling van de geluidshinder, dan zijn de bouwmogelijkheden beperkt tot Zandvoort Zuid.
Vanuit de Wet op de geluidshinder zal ook de bestaande bebouwing in een veel groter gebied om technische voorzieningen vragen tegen het geproduceerde geluid.



verbetering relatie kern-strand-station
figuur 6.2-a

6. Relatie Kern - Strand - Station

6.1 Algemeen

Bij punt 5.2.2 is de bestaande ruimtelijke struktuur van de relatie kern - boulevard - strand - station onduidelijk genoemd.
Eerder is ook genoemd de bijzondere situatie van een NS-station zo dicht bij de kustlijn en nabij strand en vitaal dorpshart.

In potentie zijn er veel positieve elementen bijeen die tot nu toe hebben bijgedragen in groei en bloei van Zandvoort en die mogelijkerwijze nog verder kunnen worden uitgebouwd.

6.2 Voetgangers

Het dorpshart van Zandvoort eindigt naar het westen toe in een tweetal lijnen loodrecht op de kustlijn: de Kerkstraat en de Zeestraat.
Wanneer een hechtere samenhang tussen Kerkstraat en kust wordt verkregen, dan zal het vooral de voetganger in dit gebied mogelijk worden gemaakt zich erg behaaglijk te voelen. Daarvoor zal er - zoals dat heet - een 'ruimtelijk aantrekkelijke konditie' moeten worden geschapen, waarbij de voetganger zich 'wel' voelt, zich gemakkelijk kan bewegen van zee naar Kerkstraat en vice versa.
Doorgaans wordt dat in voetgangersgebieden bevorderd door zorgvuldig bepaalde straatwanden, die voorkómen dat de voetganger zich in een 'lege' ruimte beweegt waar geen begeleidende elementen aanwezig zijn. Van belang is dat de voetganger tussen straatwanden lopend op het moment dat een rijweg moet worden overgestoken geen lege ongevormde ruimten tegenkomt.

Zo ook wil de voetganger een duidelijke korte en direkte wandelroute.
Als voorbeeld:

- bij bovenstaande zal een voetganger komend van de Kerkstraat - lopend via het Badhuisplein naar het strand via de Rotonde - de volgende elementen tegenkomen, die met eenvoudige middelen nog aantrekkelijker gemaakt kunnen worden:
  De Kerkstraat, fijn en goed van schaal, die plots eindigt op de Burgemeester Engelbertstraat.
  Deze hoofd-autoweg doorkruist de wandeling.
  Na het oversteken komt de voetganger terecht op het Badhuisplein, dat - hoewel aanvankelijk als auto-voorrij-gebied is ingericht - gebruikt wordt als parkeerterrein. De voetganger wordt gekonfronteerd met geparkeerde auto's. Na deze barrière komt de voetganger eindelijk in een gebied dat kwa kwalitatief goede sfeer doet denken aan de Kerkstraat echter zonder die attraktiepunten zoals winkels en dergelijke.

5.4 Verkeer

5.4.1. Knelpunten

In de struktuurstudie Zandvoort 'Verkeer en Geluid' wordt ingegaan op de probleempunten van voetgangers en fietsers. Op figuur 5.4.a zijn de meest essentiële konfliktpunten aangeduid. Het rapport van Buro Goudappel en Coffeng gaat hier uitgebreider op in.

Uit de inventarisatie van Buro Goudappel en Coffeng van december 1979 komt naar voren dat de Zandvoortselaan als belangrijkste toevoerweg van Zandvoort een slechte verbinding heeft met de woongebieden ten noorden van de spoorlijn.
Bij een toename van het aantal woningen ten noorden van de spoorlijn zal het aantal verplaatsingen en daarmee de problemen toenemen.
Naast ongevallen, zoals in genoemde inventarisatie in kaart is gebracht, zij hier gewezen op de menging van fietsroute en autoverkeer op Kostverlorenstraat en Sophiaweg en de oversteek-situatie van scholieren bij de spoorlijn. Bovendien is bij de spoorlijn sprake van kruising met fietsroutes naar de kern. De route Zandvoortselaan, Kostverlorenstraat, Sophiaweg wordt ook door de circuitbezoekers en de strandbezoekers op weg naar de noordelijke parkeervoorzieningen gekozen.

Om tot een verbetering van de verbinding Zandvoortselaan en Zandvoort Noord en Nieuw Noord te geraken, wordt voorgesteld de Herman Heijermansweg met de Linnaeusstraat te verbinden. Uiteraard dient daarbij de grootste zorgvuldigheid ten aanzien van de landschappelijke inpassing in acht genomen te worden.

Hoewel bij goed strandweer Zandvoort vol is met auto's, is het niet verantwoord de wegenstruktuur aan te passen aan een dergelijk incidenteel gebruik. Wel dienen de grote parkeerterreinen die specifiek gebruikt worden door de strandbezoekers een zodanige aansluiting te hebben op de wegenstruktuur en opgenomen te worden in een verkeerscirkulatieplan, dat een goede afwikkeling mogelijk blijft. Bij de planvorming wordt derhalve de nadruk gelegd op het belang van een goede ontsluiting van de woningen voor de Zandvoorters voor o.a. het woon-werkverkeer en voor de verblijfsrekreanten.

5.4.2 Zandvoortselaan

Hoewel de benadering en toegang van Zandvoort via de Zandvoortselaan een ruimtelijk duidelijke en heldere situatie is, heeft de toename van het autogebruik in de tijd tot een ongewenste situatie geleid. Binnen de kom hebben de Zandvoortselaan en de Dr. Gerkestraat een dermate verkeersbelasting, dat hier sprake is van slechte verkeersleefbaarheid en hoge geluidsbelasting voor vier straatwanden.
Bovendien zijn hierdoor de woningen tussen de Zandvoortselaan en de Dr. Gerkestraat geïsoleerd komen te liggen.
De onder 5.4.1 voorgestelde nieuwe weg zal een ontlastend effekt hebben op het oostelijk deel van de Zandvoortselaan. Door het Buro Goudappel en Coffeng wordt voorgesteld om de Frans Zwaanstraat in te richten voor de ontsluiting van het woongebied ten zuiden van de spoorlijn en de kern.
Daarbij wordt tevens ingespeeld op de ontsluiting van de parkeerplaatsen voor het strandbezoek bij het Ir. Friedhoffplein en de Brederodestraat.
De Zandvoortselaan behoudt daarbij zijn doorgaande taak voor het fietsverkeer en openbaar vervoer . Vanaf de Frans Zwaanstraat wordt de kern en het woongebied ten zuiden van de spoorlijn ontsloten.

5.4.3 Voetganger + fietser

In paragraaf 5.2 wordt gewezen op de slechte loopverbinding vanuit de kern en het station naar het strand. In de inventarisatie van het Buro Goudappel en Coffeng worden deze drukkke oversteekplaatsen tevens als probleempunten genoemd en wordt gewezen op de konfliktsituatie tussen voetganger en autoverkeer in de kern, met name de Grote Krocht, Haltestraat, Achterweg en Zeestraat en tussen fietsers en autoverkeer bij de spoorwegovergang Sophiaweg en op de Kostverlorenstraat. Een ontlasting van verkeer door de kern is gewenst (zie figuur 5.3.a).

Voor een verbetering van de relatie strand, kern en station zij verwezen naar hoofdstuk 6.
Ten aanzien van de wegenstruktuur betekent dit, dat de taakstelling van het Badhuisplein en de Burgemeester Engelbertstraat zodanig gewijzigd dient te worden, dat de oversteek veiliger wordt en de in hoofdstuk 6 voorgestelde maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

5.4.4 Verbinding Herman Heijermansweg-Linnaeusstraat

Konkluderend kan worden gesteld, dat bij de modellen ruimte gereserveerd moet worden voor een verbinding Herman Heijermansweg-Linnaeusstraat. Voor een verbetering van de verkeersleefbaarheid van het bestaande woongebied dient een verkeerscirkulatieplan ontwikkeld te worden, waarbij in het kader van deze struktuurstudie de mogelijkheid van de ontlasting van de Zandvoortselaan door een taakverzwaring van de Frans Zwaanstraat en dito aanpassing van kruispunten open gehouden wordt. Voor de verbetering van de relatie kern en station met de boulevard en het strand wordt uitgegaan van een minder zware verkeersfunktie van de Burgemeester Engelbertstraat en een daarop afgestemd profiel.

k

k

s

s

s

s

75

65

55dB(A)

k

z

g

s

k

s

bestaand

wonen

centrumfunkties

werken

rekreatie

s sportvelden

k kampeerterreinen

z zwembad

g golf

begraafplaats

strand

water

duinen

belangrijke toevoerwegen

circuit

indikatieve geluidslijnen bij representatieve races

geprojekteerd

wonen

sportvelden

werken

weg

maatregelen geluidsoverlast

struktuurmodel 1 **-1000 woningen, met circuit-**

- verplaatsen sportvelden, maatregelen geluidsoverlast, ontheffing tot 65dB(A) bij representatieve races -

0 250 750m



Een dergelijke ervaring bestaat ook bij de voetgangers-wandeling vanuit de Zeestraat naar het strand. Ook hier vanuit een erg aantrekkelijke straat (met name veel bomen) plots de drukke autostraat, en na overste-ken de intelligent gekonstrueerde windschermen die de winkelpassage windvrij maken. Vanuit de passage moet de voetganger nog een aantal ruimtelijke barrières ne-men om het strand te bereiken.

Het is niet het doel van de voorliggende struktuurstu-die gedetailleerde oplossingen voor bepaalde gesigna-leerde problemen aan te dragen, doch de samenstellers van de struktuurstudie menen vanuit hun verantwoordelijkheid deze elementen te moeten invoeren. Mede omdat het kli-maat van Zandvoort en de integratie van de dorpskern met de kustlijn van groot belang zijn voor versterking van de signatuur van het dorp als badplaats. Zowel ten behoeve van de bewoner van Zandvoort als voor de be-zoekende toerist. Een versterking van de historische lijn van dorpskern naar strand ligt binnen de ruimtelij-ke mogelijkheden en is met betrekkelijk eenvoudige middelen te bereiken.

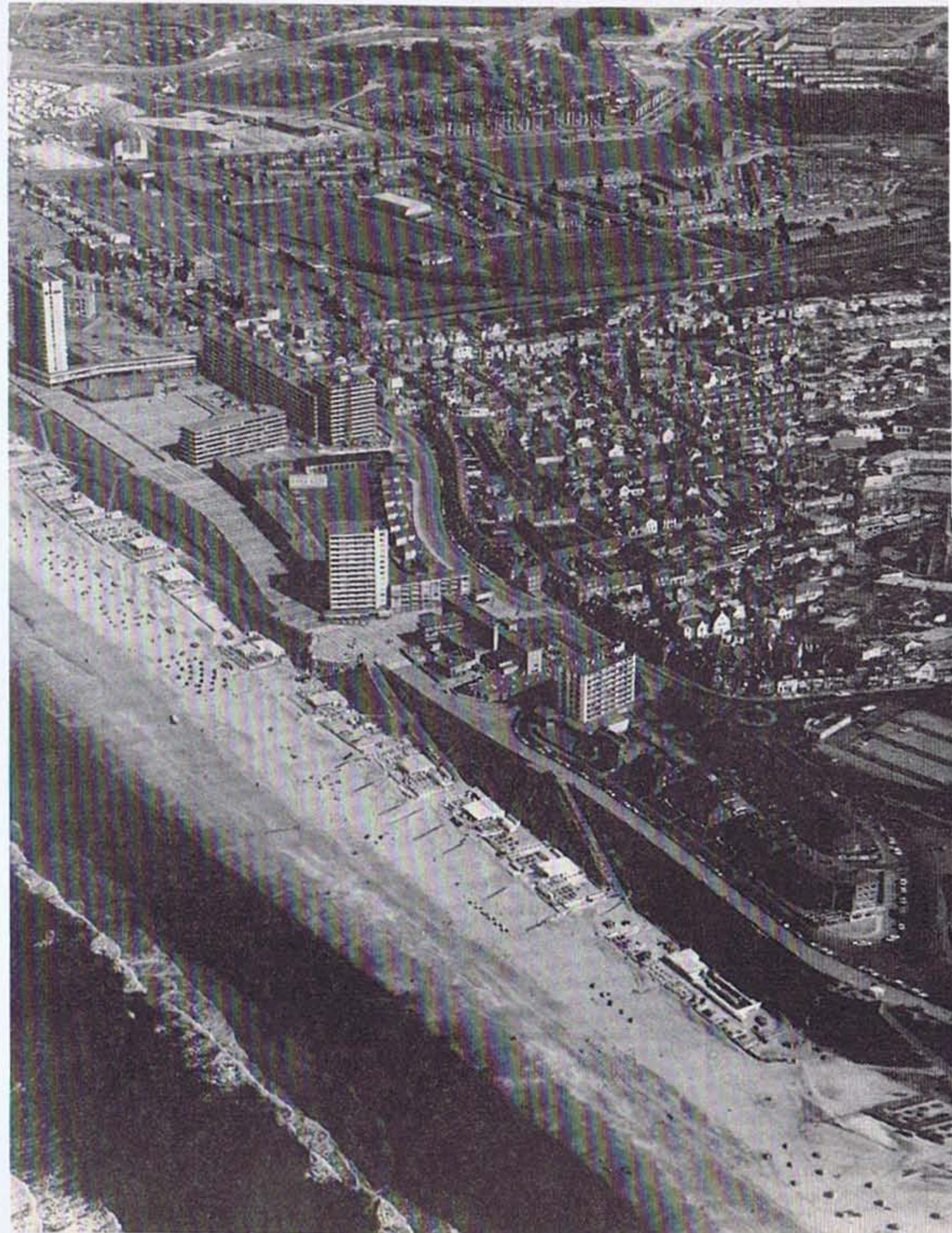
De bijzondere ruimtelijke situatie van een hooggelegen Zandvoortse kern en een laaggelegen strand geeft ener-zijds een aantrekkelijk, rustig en verkwikkend strand-klimaat, maar vraagt ook om een zekere integratie van de beide werelden.

6.3 Station

De potentiële mogelijkheden van het NS-(kop)station zo dicht bij strand en Zeestraat zijn erg groot. De omgeving van het station en de wandelroutes van station naar dorpshart en naar strand kunnen met een-voudige middelen aantrekkelijker worden gemaakt, waar-door de voetganger zich goed ruimtelijk begeleid weet.

De kwaliteit van het 'kopstation aan het strand' biedt in tijden van toenemende problemen en kosten bij het auto-reizen grote mogelijkheden om het strand ster-ker open te leggen voor toeristen zonder dat het (woon-)klimaat van Zandvoort hierdoor nadelig wordt beïnvloed.

Het onbebouwde gebied tussen het station en de Van Speykstraat in noordelijke richting heeft grote mogelijk-heden om door middel van een gebouwde wand het stations-plein een ruimtelijke afronding te geven waardoor het ruimtelijke klimaat rond het station aantrekkelijker kan worden. Ook de bestaande wand tegenover het sta-tion zal in de komende jaren sterker inspelen op voor-genomen verbeteringen. Er zijn duidelijke tendensen vanuit de ondernemerswereld waarneembaar om de stations-omgeving te verbeteren.



bestaand

- wonen
- centrumfunkties
- werken
- rekreatie
- s sportvelden
- k kampeerterreinen
- z zwembad
- g golf
- begraafplaats
- strand
- water
- duinen
- → belangrijke toevoerwegen

geprojekteerd

- wonen
- kampeerterreinen
- rekreatieve trekker
- sportvelden
- werken
- - - - → weg

k k k s s s s z g k s s

struktuurmodel 2^A - 1000 woningen, zonder circuit, ruimte voor rekreatieve trekker -

verplaatsen kampeerterreinen, verplaatsen sportvelden



0 250 750 m

7. Struktuur modellen

7.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden een aantal ruimtelijke ontwikkelingen aangegeven om te komen tot een voorkeursmodel dat zal moeten worden uitgewerkt tot de struktuurschets van de gemeente Zandvoort.

Ondanks het feit dat een aantal externe faktoren gelden zoals

- de aanwijzing van de minister van V.R.O. d.d. 4 april 1975;
- de benodigde bereidheid om gebruik te maken van de ontheffingsbevoegdheid in de Wet Geluidhinder door G.S.

zijn een aantal modellen ontwikkeld ieder van ± 1000 woningen, konform de door de Meerlanden berekende woningbehoefte tot 1993.

Genoemde eksterne faktoren en de diskussie en overleg over de getekende modellen kan leiden tot een voorkeursmodel dat elementen uit de verschillende modellen bevat.

In de struktuurmodellen moeten ruimtelijke oplossingen aangegeven worden voor de met name in hoofdstuk 5 genoemde problemen.
De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- ruimte voor 1000 woningen met nadruk op de realiseringsmogelijkheid op korte termijn.
- verbetering van de bestaande ruimtelijke struktuur door een afronding en afbouw van het bestaande Zandvoort, in het bijzonder aan de noordzijde van de gemeente.
- verbetering van de relatie van het centrumgebied met de boulevards en station (zie 5.2)
- bij het model waar het circuit niet wordt gehandhaafd een rekreatieve 'trekker' met nieuwe badplaatsattraktie zal worden gerealiseerd.
- bij het model waar het circuit gehandhaafd wordt, dient een ontheffing te worden verkregen binnen de mogelijkheden die de wet geluidhinder biedt.
- dat de verkeersstruktuur verbeterd dient te worden door de aanleg van de verbindingsweg tussen de Herman Heijermansweg en de Linnaeusstraat.

Zie als toelichtend kaartje fig. 5.3-a waarop aangegeven de dB(A) lijnen en voor de mogelijke bouwlokaties fig. 4.8-c

7.2 Struktuurmodel 1

Bij dit model wordt er van uitgegaan dat het circuit gehandhaafd blijft.
Indien de handhaving van 't circuit een feit zal worden, zal ook de uitspraak bekend zijn t.a.v. de dB(A) norm die al dan niet in de sfeer van ontheffing van de Wet Geluidhinder gehanteerd wordt.
Bij het onderstaande is uitgegaan van een tweetal dB(A) waarden nl. 55 dBA en 65 dB(A) gemeten bij twee verschillende omstandigheden nl. geldend voor alle races ('representatieve' races èn formule 1+2+3 races) (=A) en geldend alleen voor de 'representatieve' races (=B).

Indien er van wordt uitgegaan dat 55 dB(A) een vaste eis is dan is het ten aanzien van mogelijke bouwlokaties onverschillig voor welk soort races, deze dB(A) eis geldt. Zowel voor de races (A) en (B) is dan slechts bouwmogelijkheid aanwezig in de lokaties

N	= 20
kl. lok.	= 100 *
P1	= 120-150
P2	= 120
P3	= 150-200
P4	= 0-100
	510-690 won.

* *diverse kleine lokaties binnen de bestaande bebouwing*

Geldt de 65 dB(A) eis voor alle races dan zijn de bouwlokaties identiek aan de hierboven genoemde lokaties met een totale bouwmogelijkheid van 510 tot 690 woningen.

Indien er van kan worden uitgegaan dat 65 dB(A) als eis wordt gesteld bij de 'representatieve' races dan zijn onderstaande bouwlokaties mogelijk:

model 1 opgenomen.

A + B	= 120-150
F	= 120-150
G	= 120-180
H	= 50
N	= 20
kl. lok.	= 100
P1	= 120-150
P2	= 120
P3	= 150-200
P4	= 0-100
	920-1220 won.

Omdat een eventuele afscherming voor circuitgebied bij de lokaties B en F beter te realiseren is dan bij C (op de Zeereep) zijn de lokaties B en F in zijn geheel in het getekende struktuurmodel 1 opgenomen en berekend.

bestaand

- wonen
- centrumfunkties
- werken
- rekreatie
- s sportvelden
- k kompeerterreinen
- z zwembad
- g golf
- begraafplaats
- strand
- water
- duinen
- → belangrijke toevoerwegen

geprojekteerd

- wonen
- sportvelden
- rekreatieve trekker
- werken
- - - - → weg

struktuurmodel 2B - 1000 woningen, zonder circuit, ruimte voor rekreatieve trekker -

- verplaatsen sportvelden, handhaven kompeerterreinen -

0 250 750 m



7.3 Struktuur model 2

Bij model 2 wordt er van uitgegaan dat het circuit niet gehandhaafd blijft en dat Zandvoort een vervangende rekreatieve 'trekker' zal ontwikkelen.
Voor die nieuwe rekreatieve attraktie wordt binnen het model zodanig ruimte gereserveerd dat een ruimtelijke samenhang tussen strand, attraktie en verblijfsrekreatie aanwezig is.

Indien het circuit niet gehandhaafd blijft zijn er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Ook hier is een versterking van het woongebied ten noorden van de spoorlijn uitgangspunt (zie 5.2).

De binnen dit model aangegeven varianten worden bepaald door het al dan niet verplaatsen van campingterreinen en sportvelden.

Blijft, ondanks de door de raad genomen beslissing om woningbouw op de lokatie D te realiseren, het bestaande campingterrein 'De Zeereep' gehandhaafd dan dient vanwege de genoemde samenhang de lokatie C (Kop van Lennepweg) gereserveerd te worden voor nieuwe badplaatsattrakties.

In model 2A wordt er van uitgegaan dat zowel het caravanterrein De Zeereep en trekkerskamp 'De Branding' als de beide sportvelden kunnen worden verplaatst naar lokaties in en om het circuitgebied.

In model 2B worden alleen de sportvelden verplaatst, de camping De Zeereep blijft op de bestaande plaats en lokatie C (Kop van Lennepweg) wordt gereserveerd voor een rekreatieve 'trekker'.

In model 2C worden alleen de campings 'De Zeereep' en 'De Branding' verplaatst, de beide sportvelden zijn op hun oude plaats gehandhaafd.

In model 2D worden evenals in 2C alleen de campings 'De Zeereep' en 'De Branding' verplaatst.
De sportvelden in Oud Noord zijn gehandhaafd.
In dit model zijn bouwlokaties in Zuid aangegeven.

Bij de realiseringsmogelijkheden van woningbouwprojekten is bij onderstaande uitwerking er van uitgegaan dat er twee fasen per model aanwezig zijn.

De eerste fase is gedacht in de periode dat wel beslist is dat het circuit niet gehandhaafd wordt, doch nog wel aanwezig is. In dit stadium lijkt het redelijk te veronderstellen dat in deze fase een tijdelijke ontheffing verkregen wordt tot 65 dB(A) bij 'representatieve' raves, waardoor bebouwing kan worden gerealiseerd konform het model 1 d.w.z. voor het noordelijk gebied voor de lokaties A, B, C, F, G, H en M.

De tweede fase gaat in ieder model pas in als de races zijn gestopt en geen geluidsnormen vanuit het circuit worden gesteld.

7.3.1 Struktuur model 2A

Verplaatsing sportvelden, verplaatsing caravanterrein de Zeereep

Als eerste fase in model 2A kunnen gelden alle onbebouwde lokaties buiten de hierboven genoemde 65 dB(A) lijn:

A + B = 120-160
2/3 C = 80-120
H = 50
kl. lok. = 100
____
350-430 woningen

Na verplaatsing van sportvelden en caravanterrein.

F = 120-150
G = 120-180
D = 120-200
____
360-530 woningen

Nadat de races zijn gestopt

1/3 C = 40-60
E = 50
K = 80
R1 = 20
____
190-210 woningen

De totale kapaciteit van model 2A is 900-1170 woningen.



struktuurmodel 2^c - 1000 woningen, zonder circuit, ruimte voor rekreatieve trekker-

- verplaatsen kompeerterreinen, handhaven sportvelden -

bestaand

- wonen
- centrumfunkties
- werken
- rekreatie
- s sportvelden
- k kampeerterreinen
- z zwembad
- g golf
- begraafplaats
- strand
- water
- duinen
- belangrijke toevoerwegen

geprojekteerd

- wonen
- kampeerterreinen
- rekreatieve trekker
- werken
- weg

7.3.2 Struktuur model 2B

Verplaatsing sportvelden, handhaving kampeerterrein en rekreatieve 'trekker' aan de Kop van de Van Lennepweg.

Als eerste fase in dit model ook weer alle onbebouwde lokaties binnen de genoemde 65 dB(A) lijn:

A + B	=	120-160
H	=	50
Kl. lok.	=	100
		270-310 woningen

Na verplaatsing van de sportvelden:

F	=	120-150
G	=	120-180
		240-330 woningen

Nadat de races zijn gestopt:

E	=	50
K	=	80
R1	=	20
S2	=	180
T2	=	160-200
R2 + S5	=	100
		590-630 woningen

De totale kapaciteit van model 2B bedraagt 1100-1270 woningen

bestaand

- wonen
- centrumfunkties
- werken
- rekreatie
- s sportvelden
- k kampeerterreinen
- z zwembad
- g golf
- begraafplaats
- strand
- water
- duinen
- belangrijke toevoerwegen

geprojekteerd

- wonen
- kampeerterreinen
- rekreatieve trekker
- werken
- weg

struktuurmodel 2D -1000 woningen, zonder circuit, ruimte voor rekreatieve trekker-



- verplaatsen kampeerterreinen, handhaven sportvelden -

0 250 750m.

7.3.3 Struktuur model 2C

Handhaving sportvelden en verplaatsing caravan-terrein de Zeereep

Als eerste fase in model 2C de volgende onbebouwde lokaties binnen de 65 dB(A) lijn:

A + B = 120-160
2/3 C = 80-120
H = 50
Kl. lok.= 100

350-430 woningen

Nadat de races zijn gestopt:

1/3 C = 40-60
D = 120-200
E = 50
R2+S5 = 100
K = 80
L = 60
R1 = 20

470-570 woningen

De totale kapaciteit van model 2C bedraagt 820-1000 woningen.

8. Vergelijking struktuurmodellen

8.1 Algemeen

Ondanks het recent genomen raadsbesluit t.a.v. het circuit zijn in voorliggende struktuurstudie van Zandvoort in overeenstemming met een eerder verstrekte opdracht twee mogelijkheden onderzocht, n.l. een struktuur-model met behoud van het circuit en een model waarbij het circuit niet behouden wordt. In dit laatste geval is het circuit vervangen gedacht door een rekreatieve 'trekker'. Uiteraard kunnen bij handhaven van het circuit ook nieuwe badplaatsattrakties ontwikkeld worden.

Gezien de noodzaak op korte termijn woningbouw te kunnen realiseren worden in de verschillende modellen eerst de 'beschikbare' lokaties genoemd. Deze lokaties sluiten aan bij de bestaande woongebieden en voorzieningen.

In dit hoofdstuk worden de modellen globaal getoetst ten aanzien van de volgende aspekten (zie doelstellingen en inventarisatie): ruimtelijke struktuur, aantasting duinlandschap, voorzieningen, infrastruktuur, circuit of nieuwe attraktie, ruimtelijk beleid.

8.2 Ruimtelijke struktuur

Alle modellen gaan uit van optimalisering van de relatie kern, strand en station waarop in hoofdstuk 6 nader is ingegaan.
Ook de woonfunktie in de omgeving van het station wordt versterkt. Met name in de modellen 2A en 2B, wordt door de lokaties, die in de eerste fase benut worden een betere aansluiting verkregen tussen de woongebieden in het noorden van de kern.
In de modellen 2C en 2D is dit doordat de sportvelden gehandhaafd blijven niet het geval, wel sluiten de lokaties in de eerste fase aan bij bestaande woongebieden.

In model 2A sluit de tweede fase, nadat de races zijn gestopt, verder aan bij Zeereep Noord en Nieuw Noord. In mindere mate gebeurd dit in 2B en 2C, waar de bouwlokaties in het duingebied rond het circuit meer ruimtelijk geïsoleerd komen te liggen.

In struktuurmodel 1 wordt met verdere bebouwing van omgeving station en Oud Noord de ruimtelijke struktuur verbeterd.
In de modellen 1 en 2D wordt in Zuid aan de bestaande ruimtelijke struktuur een viertal lokaties toegevoegd, waarvoor voornamelijk vlakke terreinen en laaggelegen delen van de duinen worden geokkupeerd en een reeds bestaande parkeerplaats wordt overbouwd.

8.3 Aantasting duinlandschap

Naast de woningbouw vormen ook sportterreinen een aantasting van het duingebied.
In die zin geven alle modellen enige aantasting van het duinlandschap.
Door de sportvelden niet te verplaatsen, wordt woningbouw in het duin (circuitgebied of Zuid) geprojekteerd, evenzo indien het kampeerterrein gehandhaafd blijft.
Een situering van verblijfsrekreatie kan eveneens aantasting van het duingebied betekenen.
Herstel van het duinlandschap is in feite het best in model 2A mogelijk; waarbij geen woningbouw in het duingebied plaatsvindt.
Campingfaciliteiten en de sportvelden dienen daarbij zorgvuldig ingepast te worden.

8.4 Voorzieningen

Voor een optimaal gebruik van de bestaande voorzieningen zijn korte afstand en kwalitatief goede en veilige routes belangrijk.
Wat betreft het basisonderwijs is benutting van de lokaties ten noorden van de spoorlijn het gunstigst. Ten aanzien van de winkels, die overwegend in het centrum en Nieuw Noord gesitueerd zijn, zijn eveneens deze lokaties gunstig.
Een kompaktheid van het woongebied is ook van belang in het kader van het energiegebruik.
In voorbereiding zijn landelijke planvoorwaarden waarbij bestemmingsplannen getoetst moeten worden op energiegebruik.
Alleen de meest noordelijke woningbouwlokaties zoals die in de modellen 2B en 2C zijn opgenomen zijn aan te merken als ongunstig gelegen ten opzichte van voorzieningen . Met name bij 2B is het noordwestelijk woongebied ruimtelijk geïsoleerd door de situering van de nieuwe rekreatieve 'trekker', de camping, het zwembad en de verkeerstaak van de Vondellaan.

7.3.4 Struktuurmodel 2D

Handhaven sportvelden en verplaatsing caravan-terrein de Zeereep.

Als eerste fase in model 2D de volgende onbebouwde lokaties binnen de 65 dB(A) lijn:

A + B	=	120-150
H	=	50
2/3 C	=	80-120
N	=	20
Kl. lok.	=	100
P1	=	120-150
P2	=	120
P3	=	150-200
P4	=	0-100

760-1010 woningen.

Nadat de races zijn gestopt:

1/3 C	=	40-60
E	=	50
D	=	120-200

210-310 woningen.

De totale kapaciteit van model 2D is:

970-1320 woningen.

Begrippenlijst

Aanwijzing minister Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening: bevoegdheid van de minister om bepaalde bestemmingen of wijzigingen van bestemmingen van gronden dwingend op te leggen.

Bestemmingsplan: plan vastgesteld door de gemeenteraad, waarbij de bestemming van de in het plan begrepen gronden wordt aangegeven en voorschriften worden gegeven over het gebruik van de grond en de opstallen (zie art. 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening).

Bevolkingsopbouw: verdeling van de bevolking naar leeftijd, gezinssamenstelling en dergelijke.

dB(A): eenheid voor de geluidbelasting.

Derde nota over de Ruimtelijke Ordening: Nota van de centrale overheid waarin in hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling voor heel Nederland aangegeven wordt.

Infrastruktuur: het samenstel van materiële voorzieningen met betrekking tot de verbindingen te land en te water, de energielevering en andere werken van openbaar nut in een bepaald gebied (wegen, kanalen, riolering, bruggen en andere kunstwerken).

Kwantitatieve woningbehoefte onderzoek: onderzoek naar het aantal woningen dat (in de toekomst) nodig is om de bevolking te huisvesten.

Rehabilitatie: deze term wordt wel gebruikt met betrekking tot verbetering en herstel van de bewoonbaarheid van een woonwijk en de daarin gelegen partikuliere woningen en andere gebouwen.

Rekreatieve 'trekker': komplex,waarin velerlei overwegend overdekte badplaatsaktiviteiten geboden worden. Een dergelijk komplex trekt ook buiten het strandseizoen en bij slecht weer bezoekers aan.

Renovatie: letterlijk vernieuwing; deze term wordt wel gebruikt met betrekking tot de verbetering van woningwetwoningen.

'Representatieve' races: alle races die op het circuit gehouden worden met uitzondering van de internationale races (grote lawaaimakers). De 'representatieve' races vormen 80% van de races.

Ruimtelijke struktuur: opbouw van de gebouwde en niet gebouwde omgeving.

Sekundaire duinvormen: duinvormen, die ontstaan door kustafslag, waarbij bestaande duinen worden aangetast en vervolgens door verstuiving gedeformeerd en gedeeltelijk of geheel verplaatst.

Streekplan: door de provinciale staten vastgesteld plan waarin de toekomstige ontwikkeling van een regio (deel van een provincie) wordt aangegeven. Een dergelijke provinciaal plan is richtinggevend voor de gemeentes.

Struktuurmodel: ontwerp voor de toekomstige ontwikkeling van de gehele gemeente (in grote lijnen).

Struktuurplan: door de gemeenteraad vastgesteld plan waarin de toekomstige ontwikkeling van de gemeente wordt aangegeven (zie art. 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening)
Een struktuurplan wordt in de Wet Ruimtelijke Ordening genoemd en moet aan enkele procedurele eisen voldoen.

Struktuurschets: een struktuurschets is inhoudelijk gelijk aan een struktuurplan. Doordat het niet in de Wet Ruimtelijke Ordening genoemd wordt behoeft het niet aan de door de wet gestelde formele eisen te voldoen.
Door achteraf aan de formele eisen te voldoen kan een struktuurschets verheven worden tot struktuurplan.

Struktuurstudie: onderzoek naar de bestaande toestand en de mogelijkheden van het ruimtelijk beleid (in grote lijnen) voor de gehele gemeente.

Voorkeursmodel: meest gewenste ontwerp voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente.

Woonbalans: evenwicht tussen de woningvoorraad en de woningbehoefte.

Wet op de Ruimtelijke Ordening: wet, die voorschriften geeft voor de ruimtelijke ordening. De wet kent verschillende soorten plannen zoals streekplannen, struktuurplannen en bestemmingsplannen.

8.5 Infrastruktuur

Voor een goed gebruik van de vervoersmogelijkheden per trein is woningbouw dichtbij het station gunstig (modellen 1 en 2A). Ten aanzien van de wegenstruktuur wordt door Buro Goudappel en Coffeng nader op de modellen ingegaan.

De verkeersstruktuur zal aanmerkelijk verbeterd worden door de aanleg van de verlengde Herman Heijermansweg.

8.6 Circuit of nieuwe attraktie

De afweging van het belang van het circuit en de mogelijkheden om het circuit te handhaven of te vervangen door een andere rekreatieve 'trekker', waarbij met name aan slecht-weer akkommodatie wordt gedacht, is een belangrijke beleidsuitspraak.

Uit model 1 blijkt bij handhaving van circuit dat voor de toekomstige woningbehoefte van 1000 woningen alleen gebouwd kan worden, indien de meest lawaaierige races als incidenteel en niet grens bepalend voor woningbouw worden beschouwd.

In de modellen 2A , 2B, 2C en 2D wordt aangegeven dat voor een rekreatieve 'trekker', die sterk aansluit bij het strandgebeuren, ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn. In model 2B is dit 'gebeuren' van attraktie en verblijfsrekreatie het dichtst bij station, centrum en Boulevard Barnaart gelegen, maar in de tweede fase wel binnen de woonbebouwing. Er is daardoor geen direkte relatie van verblijfsrekreatie met het duingebied. (stilte rekreatie)
Indien het circuit weggaat zijn bij de modellen 2 in het noordelijk circuitgebied mogelijkheden te kreëren voor stilte rekreatie.

8.7 Ruimtelijk beleid

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft het gebied aangewezen waarbinnen Zandvoort mag bouwen. Deze begrenzing is in het streekplan opgenomen en behelst in wezen alleen de bestaande bebouwde kom.
Door de modellen te vergelijken met figuur 2.2.a, 2.2.a, waarin de aanwijzing van Gedeputeerde Staten (op aanwijzing van de minister van V.R.O.) aangegeven staat, wordt duidelijk dat op alle modellen lokaties staan die formeel buiten de aanwijzing vallen.
Ten aanzien van het caravanterrein 'De Zeereep' is het gemeentebestuur in beroep gegaan tegen de aanwijzing.
In de modellen 1, 2B en 2D en in mindere mate in model 2C zijn grotere woningbouwlokaties buiten het toegestane woongebied, konform de aanwijzing, aangegeven.

De bevoegdheid van de provincie is niet alleen belangrijk ten aanzien van deze inperking van het woongebied maar ook ten aanzien van het geven van ontheffing voor de geluidsbelasting van het circuit (model 1).

De modellen hebben ieder een aantal planningsweerstanden, die realisering van de modellen niet op korte termijn in hun volle omvang mogelijk maken, zoals verwerving en beschikbaarheid van gronden: zo zal de aanzet van de realisering van de noordelijke lokaties op korte termijn problemen geven en wordt de feitelijke realisatie van de meest oostelijke lokatie in 'Zuid' bemoeilijkt door de ligging binnen het Amsterdamse waterwingebied.